



**Rega 2021**  
con Rapporto annuale 2020









# Indice

## Rega 2021

<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 2020

<b>Attività 2020</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 2020</b>	<b>36</b>
<b>Direzione</b>	<b>37</b>







# «La Rega ha superato lo stress test»



**Michael Hobmeier**



**Ernst Kohler**

2020: l'anno dell'arrivo della pandemia di coronavirus qui da noi. Da allora, tutto il mondo ha dovuto fare i conti con il virus, che ha messo a dura prova non solo il sistema sanitario, la politica e l'economia, ma anche ogni persona e la Rega. La pandemia non è ancora finita, ma possiamo affermare che la Rega ha superato lo stress test.

In primo luogo, siamo stati in grado di adempiere il nostro compito, ossia garantire il soccorso aereo in Svizzera e il rimpatrio di pazienti nel loro Paese d'origine in ogni momento, nella stessa misura e con altrettanta qualità. E anche l'anno scorso abbiamo potuto garantire il soccorso aereo medicalizzato a oltre 11'000 pazienti.

In secondo luogo, durante la crisi abbiamo avuto la conferma che gli investimenti fatti negli ultimi anni nel settore del personale, delle infrastrutture e delle innovazioni stanno dando i loro frutti. Ne è un esempio l'unità d'isolamento per pazienti (PIU) usata per il trasporto di malati altamente contagiosi, sviluppata nel 2015 dalla Rega nel contesto dell'epidemia di ebola in Africa occidentale. Lo scorso anno, la Rega ha potuto trarre beneficio da quest'esperienza: in una PIU a bordo dei nostri jet ambulanza abbiamo rimpatriato 140 pazienti affetti da Covid-19. Hanno dimostrato il loro valore anche gli investimenti fatti nel settore della tecnologia dell'informazione: il telelavoro svolto dalla gran parte dei collaboratori non ha creato problemi.

Un terzo aspetto è particolarmente positivo: oltre a garantire il soccorso aereo, l'anno scorso la Rega ha potuto svolgere diversi compiti supplementari, sostenendo la Confederazione, i cantoni e la popolazione svizzera mettendo a disposizione il suo know-how e la sua infrastruttura per la gestione della pandemia. Su richiesta della Confederazione, la centrale operativa elicotteri Rega, l'unica centrale operativa attiva a livello nazionale, coordina ad esempio l'occupazione dei reparti di cure intense come «centro di coordinamento nazionale», sostenendo così gli ospedali e il sistema sanitario svizzero.

Infine, nonostante le circostanze difficili, l'anno scorso non ci siamo fermati e abbiamo realizzato con successo diversi progetti Rega. Nelle pagine seguenti, potete scoprire i miglioramenti apportati, ad esempio i nuovi visori notturni high-tech per gli equipaggi d'elicottero, o il rapporto medico d'intervento digitalizzato, che riduce notevolmente il carico di lavoro dei medici d'urgenza in missione.

Ripercorrendo lo scorso anno, possiamo affermare che la Rega ha ottenuto buoni risultati, è agile e necessaria. Il nostro impegno è reso possibile grazie agli oltre 3,6 milioni di sostenitrici e sostenitori. Desideriamo esprimere la nostra gratitudine per il rinnovato aumento del sostegno ricevuto dalla popolazione. Continueremo a lavorare instancabilmente per garantire in Svizzera un soccorso aereo moderno, su tutto il territorio e orientato al paziente.

**Michael Hobmeier**  
Presidente del Consiglio di fondazione

**Ernst Kohler**  
CEO/Presidente di direzione



# Vista al buio

**Una missione su quattro con un elicottero della Rega è un intervento notturno. Per portare soccorso medicalizzato alle persone in emergenza anche di notte, da oltre 30 anni gli equipaggi della Rega usano i visori notturni. Da questa primavera, sono in uso apparecchi all'avanguardia, che rispondono appieno alle esigenze della Rega.**

Che si tratti di un incidente o di una malattia grave, l'aiuto della Rega è richiesto 24 ore su 24, anche di notte. L'anno scorso gli equipaggi degli elicotteri Rega hanno portato soccorso aereo medicalizzato oltre 10'000 volte, 2'500 delle quali durante la notte. Negli ultimi 20 anni, gli interventi notturni effettuati dalla Rega sono quasi raddoppiati, favoriti dallo sviluppo di una società delle 24 ore. La Rega ha reagito aumentando la prontezza operativa di notte e oggi può garantire che anche nelle ore notturne gli equipaggi sono in volo entro pochi minuti da quando viene dato l'allarme.

I voli notturni sono impegnativi per tutto l'equipaggio, ma soprattutto per i piloti d'elicottero. Al buio, è particolarmente difficile riconoscere ostacoli come le linee elettriche, i cavi e gli alberi, ma anche le nuvole. Oltre a una solida istruzione e un addestramento continuo, vari mezzi ausiliari tecnici contribuiscono a garantire la sicurezza degli equipaggi e dei pazienti in ogni momento, come ad esempio i visori notturni moderni.

## Scelte pionieristiche

Gli elicotteri Rega sono dotati di fari d'atterraggio, di ricerca o del verricello, che generano complessivamente quasi 2'000 watt di luce, ad esempio per illuminare il luogo d'atterraggio o il punto in cui intervenire con l'argano. A titolo di paragone, i fari di un'auto generano ognuno 50 watt. Anche le mappe digitali satellitari sugli schermi in cabina facilitano molto la navigazione notturna. Su di esse sono segnalate anche funi, cavi e linee elettriche, che dalla banca dati degli ostacoli della Rega sono trasmessi al sistema di navigazione in cabina.

A bordo dell'elicottero di soccorso ci sono sempre i visori notturni (Night Vision Goggles, NVG), che amplificano la luce residua. Consistono in un binocolo montato sulla parte anteriore del casco del pilota, che può essere sollevato e abbassato, e una batteria ricaricabile sul retro del casco. I piloti della Rega usano gli NVG da oltre 30 anni: nel 1987, la Rega fu la prima organizzazione civile al mondo a dotare tutte le sue elibasi di questi dispositivi, nati in ambito militare. Anche allora, si decise di puntare sul prodotto più efficiente sul mercato. Benché un volo notturno, secondo le direttive dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), possa essere effettuato

solo nel caso in cui sia eseguibile anche senza gli NVG, gli amplificatori di luce residua sono un aiuto importante durante i voli a vista notturni. Migliorano l'orientamento visivo del pilota d'elicottero e del paramedico che lo assiste nella navigazione e che, se necessario, può sostenerlo scrutando anche lui attraverso un NVG.

## Requisiti elevati

I visori notturni utilizzati finora dalla Rega erano in uso da decenni. Con il passar del tempo, bisognava ripararli sempre più spesso ed era sempre più difficile trovare i pezzi di ricambio. Il pilota d'elicottero Heinz Segessenmann, con oltre 30 anni d'esperienza di volo

**Il visore notturno amplifica la luce residua e assiste il pilota durante la navigazione.**





notturmo ed esperto di NVG, è il responsabile del progetto di sostituzione: «Era giunto il momento di rimpiazzare i nostri vecchi visori, grazie ai quali in questo ambito abbiamo acquisito un'esperienza vasta e preziosa, che ha dato vita a idee ben precise e all'auspicio di miglioramento. Sarebbe stato molto più semplice scegliere il successore della vecchia attrezzatura, già certificata per i tipi d'elicottero in servizio alla Rega. Dopo un'ampia analisi di mercato, siamo però giunti alla conclusione che saremmo riusciti a trovare soluzioni migliori».

Continua a pagina 8 ►



#### Campo visivo più ampio e maggior contrasto

Come risulta dal confronto, il nuovo visore notturno offre un campo visivo più ampio e contrasti più nitidi (in alto) rispetto all'immagine precedente, con toni verdi (in basso).

#### Amplificatore di luce residua

Il nuovo visore notturno è una soluzione su misura e adattata alle esigenze della Rega.



## Le principali caratteristiche dei nuovi visori notturni

I visori notturni amplificano la luce naturale o artificiale ancora presente nel cielo notturno, la rendono visibile all'occhio umano e producono un'immagine in toni verdi o in bianco e nero. A tale scopo, si utilizzano i tubi intensificatori d'immagine altamente sensibili, con fosforo verde o bianco. A differenza di quelli precedenti, con contrasti verdi, i nuovi visori della Rega restituiscono a chi osserva un'immagine in bianco e nero, rispettivamente in scala di grigi. Gli eventi notturni in scala di grigi hanno un aspetto più naturale, sollecitano meno gli occhi e quindi stancano meno la vista. Anche il contrasto, le forme e le ombre risultano molto più nitidi. I piloti possono quindi riconoscere ancora più facilmente l'ambiente circostante e le situazioni. Potendo scorgere i pericoli prima o con maggior nitidezza, possono reagire in modo appropriato.



#### Sistema ottico

La tecnologia all'avanguardia nei tubi intensificatori d'immagine, fulcro dei visori notturni, assicura una risoluzione più alta, contrasti più definiti, un migliore rilevamento della profondità e un'immagine più nitida. Gli ostacoli o i cambiamenti meteorologici possono così essere individuati prima e in modo più preciso.



#### Alloggiamento e supporto

I nuovi NVG sono più robusti. Il loro supporto orientabile alimenta il binocolo e permette di spostarlo dalla posizione operativa (davanti agli occhi del pilota) a quella alzata.



#### Campo visivo

Un campo visivo del 25 per cento più ampio rispetto a prima rende più facile scorgere l'ambiente circostante nell'oscurità. Il pilota deve girare meno la testa, affaticandosi meno.



#### Peso ed ergonomia

Rispetto a prima, il peso complessivo di binocolo, supporto del casco e batteria ricaricabile è minore: con il casco del pilota, è di circa tre chili. Questo peso è distribuito in modo ottimale sul casco, per ridurre al minimo il carico della nuca.





Rinunciare a scegliere il modello successivo voleva dire dover sviluppare un proprio programma di certificazione. Malgrado ciò, la Rega ha comunque deciso di affrontare la situazione. Non solo perché sapeva di poter contare sul know-how e sui relativi esperti, come i piloti collaudatori e gli ingegneri del suo reparto Design e sviluppo, ma anche perché il gruppo di progetto era convinto che lo sforzo avrebbe dato i suoi frutti, per gli equipaggi ma anche, in definitiva, per i pazienti. Stava nascendo un progetto complesso e ambizioso!

#### Una soluzione su misura

Bisognava dapprima trovare il modello ottimale per la Rega, che ha invitato al Rega-Center diversi produttori di NVG selezionati per presentare i loro prodotti. «Abbiamo provato i vari visori notturni in una tenda completamente oscurata, analizzandoli tenendo conto delle nostre esigenze. Durante un successivo volo di prova, abbiamo testato con successo i due modelli prescelti», spiega Segessenmann. Sono stati esaminati anche diversi tubi intensificatori d'immagine, fulcro di ogni visore notturno, per trovare il miglior modello possibile. La soluzione l'ha proposta una piccola azienda europea, in grado di combinare i tubi scelti e l'alloggiamento con il

sistema ottico, per creare un «nuovo» visore notturno su misura, conforme alle esigenze della Rega.

#### Il reparto Design e sviluppo accelera la certificazione

Nell'autunno 2019 è stato dato avvio al progetto di certificazione per l'autorizzazione dei nuovi NVG per gli elicotteri di soccorso della Rega. Perché nell'aviazione tutto ciò che è a bordo di un aeromobile deve soddisfare i requisiti più rigorosi e superare l'ispezione di un organismo indipendente. Il reparto Design e sviluppo della Rega ha elaborato un programma di certificazione presentato all'AESA per l'approvazione, in cui sono state definite tutte le singole fasi e la pianificazione delle scadenze e delle risorse per i test di compatibilità degli NVG nel laboratorio esterno e per i voli di prova. Non bisognava pianificare solo gli aeromobili e i piloti collaudatori certificati, ma anche le notti di novilunio per i voli di prova con gli NVG e possibili ritardi dovuti al maltempo.

L'AESA ha dato il via libera alla procedura proposta e in primavera il futuro visore notturno della Rega è stato ampiamente testato in laboratorio: che effetto hanno l'umidità, il calore e le vibrazioni? Come lo gestiscono i piloti? Ai test di laboratorio hanno fatto seguito

le prove al suolo, per le quali l'elicottero è posto in una «camera oscura». Viene ad esempio verificata la leggibilità dei simboli su pannelli fuori dal cockpit con il visore notturno acceso. Dopo aver completato con successo queste prove, tutte le possibili configurazioni dell'elicottero sono state eseguite su voli di prova, secondo le direttive dell'AESA: con il faro di ricerca, con cockpit singolo e doppio, con il retrovisore di visualizzazione del carico, ecc. Dopo averle documentate in modo meticoloso, le valutazioni sono state trasmesse all'AESA. La documentazione finale comprendeva diverse centinaia di pagine.

Parallelamente alla richiesta per il visore notturno all'AESA, con il produttore, gli ingegneri della Rega hanno modificato il supporto del casco. Questa «interfaccia» non serve solo a fissare il binocolo sulla parte anteriore del casco, ma assicura anche la connessione elettrica tra la batteria ricaricabile fissata sul retro del casco e l'NVG. Il supporto di nuova concezione è ottimizzato per un uso intensivo.

#### Uno sforzo vincente

Lo sforzo in più che è stato fatto per la valutazione e la certificazione è stato vincente: da questa primavera, tutti gli elicotteri di soccorso della Rega sono equipaggiati con i moderni apparecchi e i vantaggi della tecnologia d'avanguardia vengono sfruttati durante le missioni (vedi riquadro arancione a pagina 7). Gli NVG supportano l'equipaggio di cabina nel loro lavoro e aumentano ancora un po' di più la sicurezza di volo, per andare a soccorrere il paziente, per il trasporto rapido e delicato verso un ospedale o durante il rientro alla base. La Rega continua quindi a essere equipaggiata al meglio per le missioni notturne.

**Prima del volo notturno, il visore binoculare e la batteria ricaricabile vengono fissati al casco del pilota.**





# «Salvare vite con la massima sicurezza possibile»



Assieme ai suoi collaboratori, Heinz Leibundgut, capo del settore Procedure e addestramento elicotteri e capo pilota, è responsabile del

reclutamento e della formazione degli equipaggi di cabina. Il suo settore si occupa anche di progetti innovativi, come l'espansione della rete Low Flight Network (LFN), che permette voli in condizioni di volo strumentale, o l'acquisto di nuove attrezzature, ad esempio i visori notturni.

## Cosa significa volare al buio per un pilota d'elicottero?

Eseguiamo gli stessi interventi che facciamo durante il giorno. Anche lo svolgimento di una missione è uguale, ma dobbiamo affrontare diverse sfide per via dell'oscurità. Vedendo meno, mancano molti riferimenti visivi che permettono l'orientamento, come un albero o un edificio. Con la luce del giorno, per farsi un'idea di uno scenario basta un'occhiata, possiamo orientarci facilmente sul terreno e stimare in modo rapido e preciso le distanze dagli ostacoli. Il buio rende invece più difficile l'orientamento. Ci aiutano i visori notturni, che amplificano la luce residua. Come quando si guarda attraverso un binocolo, il nostro campo visivo è però in un certo senso ristretto, abbiamo una vista «tubolare». Di notte ci prendiamo quindi consapevolmente un po' più di tempo per tutto. Il nostro compito è salvare vite e aiutare persone in difficoltà. E farlo con la massima sicurezza possibile.

## In che modo i nuovi visori notturni supportano il pilota?

L'immagine fornita dai nuovi visori binoculari NVG vanta un contrasto migliore, è più nitida rispetto a prima e ci permette quindi di vedere meglio, aiutandoci a orientarci e a individuare gli ostacoli. Possiamo anche rilevare prima un cambiamento del tempo, ad esempio il sopraggiungere della nebbia durante un intervento. Di notte, un altro fattore importante è la stanchezza. Come



guidando l'auto al buio, anche durante i voli notturni ci si stanca più in fretta che di giorno. Alcune caratteristiche dei nuovi dispositivi possono però ridurre questo sforzo fisico. Rispetto a quella precedente con contrasti verdi, la nuova immagine in scala di grigi affatica meno gli occhi. Grazie a un campo visivo circa un quarto più grande, possiamo orientarci girando meno la testa. I nuovi dispositivi sono anche un po' più leggeri. Piccoli miglioramenti che alla fine fanno la differenza.

## Quali altri mezzi ausiliari usano di notte i piloti d'elicottero?

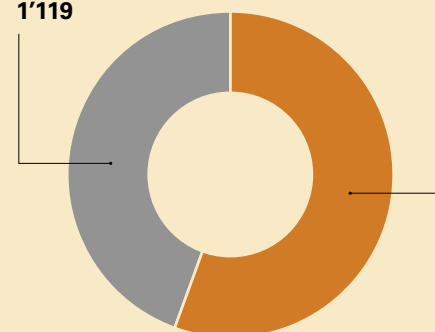
Possiamo contare su una flotta di elicotteri di soccorso all'avanguardia, che, grazie all'autopilota a quattro assi, possono rimanere in volo stazionario. Durante un intervento con il verricello, ciò facilita il lavoro del pilota. Disponiamo inoltre di potenti fari con fasci luminosi che possiamo dirigere. Un altro mezzo ausiliare è il materiale cartografico digitale, che non ci segnala solo con precisione la nostra posizione su ampi schermi nella cabina, ma anche possibili pericoli, come cavi e linee telefoniche. Questi strumenti tecnici sono sicuramente un supporto fondamentale. I fattori più importanti per effettuare interventi notturni con la massima sicurezza possibile sono però la formazione, l'esperienza e l'addestramento regolare dei nostri equipaggi. Parlo volutamente di «equipaggi» e non di «piloti», perché di notte la collabora-

zione dell'equipaggio è particolarmente importante per aiutare i nostri pazienti nel modo più rapido e sicuro possibile, anche al buio.

## Interventi notturni 2020: le cause dell'allarme

Le missioni svolte di notte riflettono il vasto spettro d'interventi della Rega: in 1'399 interventi primari (soccorso d'emergenza direttamente sul luogo dell'evento), le cause più frequenti dell'allarme sono state le malattie acute, seguite dagli infortuni sul lavoro e gli incidenti stradali. Di notte, la Rega è stata mobilitata 1'119 volte per interventi secondari, durante i quali gli equipaggi hanno trasportato pazienti da un ospedale periferico a un centro ospedaliero.

## Interventi secondari 1'119



## Interventi primari 1'399

Infortuni sul lavoro	219
Incidenti in montagna	31
Malattie	701
Infortuni sportivi	59
Incidenti stradali	140
Infortuni durante gli sport invernali	78
Altre cause	171



# La centrale operativa elicotteri: il tempo investito è tempo guadagnato

**Il lasso di tempo che intercorre tra un incidente o una malattia acuta grave e le cure nell'ospedale più idoneo può fare non solo la differenza tra la vita e la morte, ma incidere anche sulla durata del ricovero di un paziente o della sua convalescenza. Soprattutto i capi intervento della Rega a volte devono investire del tempo che, alla fine, va però a vantaggio dei pazienti. Seguendoci nella visita della centrale operativa elicotteri della Rega, ne scoprirete le ragioni.**

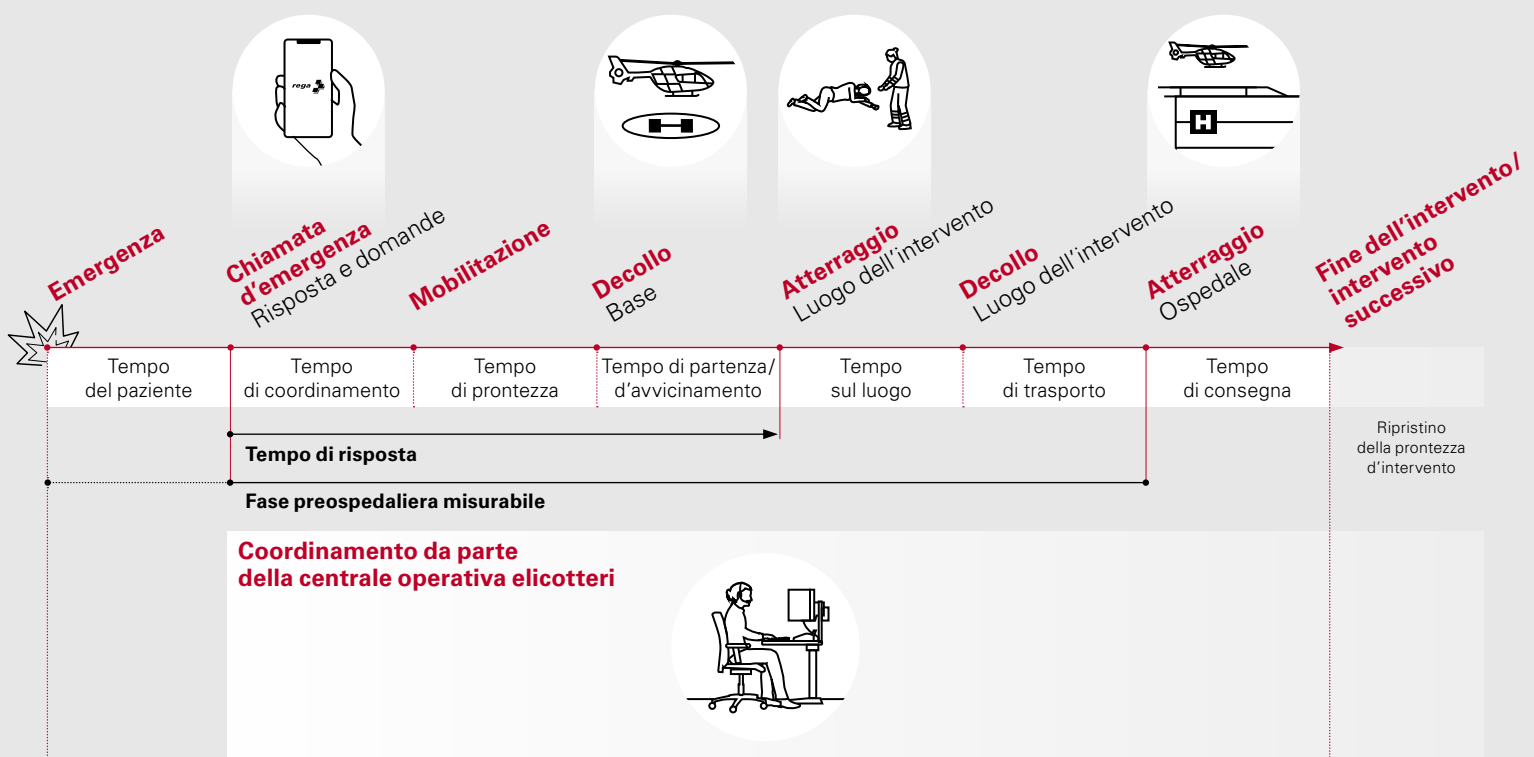
In caso d'emergenza medica, ogni minuto conta: l'ospedalizzazione più veloce possibile può avere un impatto importante sulle probabilità di sopravvivenza del paziente e ridurre il rischio di danni permanenti, soprattutto nel caso di lesioni e malattie gravi, come ictus e problemi cardiovascolari acuti. In Svizzera, il soccorso aereo gioca un ruolo speciale nell'assistenza medica d'urgenza, a causa della topografia: numerose regioni rurali svizzere distano molto da un centro ospedaliero. In caso d'emergenza, l'elicottero di soccorso

è quindi il mezzo di trasporto più veloce e più delicato. Inoltre, sui terreni impraticabili delle montagne svizzere, è spesso l'unico mezzo di soccorso in grado di raggiungere il luogo dell'intervento in un tempo ragionevole.

## Ottimizzare a beneficio dei pazienti

Uno dei compiti della Rega è continuare a migliorare l'assistenza aerea medicalizzata. In questo, il fattore tempo gioca un ruolo centrale. Dalla sua fondazione, la Rega s'impegna quindi per ridurre il più possibile l'intervallo tra l'evento e

## I tempi dell'assistenza medica d'urgenza



La durata di tempo dal momento in cui si verifica un'emergenza medica fino a quando il paziente viene consegnato a un ospedale può essere divisa in vari **tempi** distinti tra loro. I tempi riportati nell'infografica sono stati concordati da vari attori coinvolti direttamente nell'assistenza d'urgenza, come soccorritori aerei, servizi di soccorso terrestre, centrali d'allarme e ospedali. L'intervallo fino al momento in cui sono allarmati i soccorritori è definito **tempo del paziente**. Quello tra l'allarme di una centrale operativa e la mobilitazione del mezzo di soccorso è invece il **tempo di coordinamento**. La durata del trasferimento dal luogo dell'intervento all'ospedale è chiamata **tempo di trasporto**, mentre la **fase preospedaliera misurabile** indica

l'intervallo dalla chiamata d'emergenza all'ospedalizzazione. Avere un quadro comune dei vari intervalli permette da un lato di definire valori di riferimento temporali per i singoli tempi e pianificare di conseguenza l'assistenza medica d'urgenza alla popolazione. A tale scopo, un valore particolarmente importante è il **tempo di risposta**. Dall'altro lato, i valori di riferimento forniscono una base per la garanzia della qualità, perché il loro rispetto può essere verificato. I valori così ottenuti costituiscono anche un punto di partenza ideale per ottimizzare ulteriormente la catena di salvataggio, coinvolgendo tutti gli attori interessati e riducendo così ulteriormente la fase preospedaliera, a beneficio dei pazienti.



l'ospedalizzazione di un paziente, ossia la cosiddetta fase preospedaliera. Come ci riesce? Identificando i fattori d'influenza rilevanti e ottimizzando quelli su cui può influire. Se non è ad esempio possibile modificare di molto la velocità massima di volo di un elicottero di soccorso o il tempo necessario al pilota per avviare i motori, la centrale operativa elicotteri della Rega ha invece un ruolo fondamentale: può influenzare notevolmente l'arco temporale tra l'allarme e l'ospedalizzazione di un paziente, come dimostrano i seguenti esempi sui compiti di un capo intervento durante il coordinamento di una missione d'elicottero.

### Allarmare senza perdere tempo

Ogni intervento d'elicottero inizia quando viene dato un allarme: per circa due terzi delle 12'000 missioni d'elicottero coordinate ogni anno dai capi intervento della Rega, viene allarmata direttamente la centrale operativa (vedi nell'infografica a pagina 13), da parte di privati, ma anche di servizi di soccorso su piste, della polizia e degli ospedali, che chiedono aiuto alla Rega contattando direttamente la centrale operativa tramite il numero d'allarme 1414 o con l'app Rega. La seconda opzione dimostra quanto, in caso d'emergenza, una soluzione tecnologica sviluppata dalla Rega possa far risparmiare tempo: chiunque dia l'allarme con l'app trasmette anche le coordinate della sua posizione al sistema di gestione degli interventi della Rega, consentendo di determinare molto più rapidamente la posizione esatta.

### Interfacce digitali con le centrali d'allarme 144

La Rega non ha però migliorato solo il processo dell'allarme diretto, ma anche di quello trasmesso da una centrale d'allarme cantonale 144. Circa il 30 per cento dei suoi interventi d'elicottero viene svolto in seguito a un allarme trasmesso da una centrale d'allarme. Per evitare di perdere tempo inutilmente nel trasferimento dei dati relativi alla missione, è quindi importante garantire una collaborazione il più efficiente possibile. Come? Con interfacce digitali



I capi intervento coordinano circa 12'000 missioni d'elicottero l'anno.

tra i sistemi di gestione degli interventi delle centrali d'allarme e quello della Rega: quando è necessario l'intervento di un elicottero di soccorso, ora con un clic del mouse un coordinatore della centrale d'allarme può trasmettere al sistema di gestione degli interventi della Rega le informazioni sull'intervento che ha già registrato lui, come le coordinate o i dati del paziente. Non dovendo più inserire le informazioni, il coordinatore della Rega risparmia tempo e può concentrarsi sull'importante decisione sull'equipaggio d'elicottero da mobilitare in quel caso.

### Non conta solo la distanza

Dopo aver verificato il luogo della missione, il capo intervento deve scegliere e mobilitare l'equipaggio più idoneo in quel caso. Anche qui viene in aiuto la tecnologia, perché il sistema di gestione degli interventi della Rega segnala l'elicottero di soccorso disponibile più vicino. Oltre alla distanza dal luogo della missione, i capi intervento devono però tener conto di altri fattori determinanti per il soccorso aereo, come le condizioni meteorologiche. Può infatti succedere che l'elicottero indicato come libero dal

sistema potrebbe non essere in grado di raggiungere il luogo dell'intervento nella valle vicina, perché dovrebbe superare un passo avvolto dalle nuvole. Siccome nessun sistema di gestione degli interventi può tener conto automaticamente di queste informazioni, durante il suo lavoro il capo intervento verifica di continuo le condizioni meteorologiche, consultando i dati meteo per il volo sempre aggiornati e forniti dalla rete di oltre 60 stazioni meteo installate dalla Rega negli ultimi dieci anni.

### Reagire in modo flessibile

Un altro aspetto di cui i capi intervento tengono conto prima della mobilitazione è la panoramica di tutti gli interventi d'elicottero in corso in Svizzera. Hanno sempre una «visione a volo d'uccello» e, a differenza dell'algoritmo del sistema di gestione degli interventi, non ragionano solo secondo categorie predefinite. Per una missione, un capo intervento può ad esempio prendere in considerazione anche un equipaggio che si trova nei pressi del luogo dell'intervento, ma che il sistema segnala come «non disponibile». Ad esempio perché sa che questo equipaggio sta





La capo intervento assiste l'equipaggio d'elicottero durante tutta la durata della missione.

consegnando un paziente all'ospedale e che a breve sarà disponibile per la missione successiva. I computer non possono garantire la stessa flessibilità.

#### **Coordinamento con i partner d'intervento**

L'elicottero di soccorso più adatto non è quindi per forza quello più vicino geograficamente, perché può succedere che una missione richieda un'attrezzatura speciale o il supporto di partner d'intervento, come i soccorritori alpini del Club Alpino Svizzero CAS. Questi specialisti del soccorso sono mobilitati

dalla centrale operativa della Rega per assistere l'equipaggio, ad esempio durante interventi su terreni impraticabili, e vengono presi a bordo dell'elicottero dall'equipaggio ovunque si trovino al momento della mobilitazione. La decisione sull'elicottero da mobilitare può quindi dipendere anche dalla posizione in cui si trova un soccorritore alpino che parteciperà all'intervento.

#### **Tempo ben speso**

Prima di mobilitare un equipaggio, i capi intervento della Rega considerano quindi la totalità delle missioni d'elicot-

tero in corso e valutano i fattori limitanti relativi al soccorso aereo, come le condizioni meteorologiche, l'equipaggiamento e la formazione degli equipaggi. Nonostante la Rega abbia un'infrastruttura all'avanguardia, questi chiarimenti non possono essere digitalizzati completamente. Richiedono conoscenze specialistiche e, in alcuni casi, anche del tempo. L'esperienza degli ultimi decenni dimostra tuttavia che è tempo ben speso, perché, alla fine, può accorciare la fase preospedaliera, a vantaggio dei pazienti. In effetti, quali sarebbero i benefici per il paziente se un elicottero di soccorso venisse mobilitato quasi allo stesso momento della chiamata d'emergenza, perché il sistema di gestione degli interventi l'ha indicato automaticamente come il mezzo d'intervento più vicino, se poi l'equipaggio non può soccorrerlo per via delle condizioni meteorologiche o perché non dispone delle attrezzature necessarie? Tenendo conto dei chiarimenti imposti dal soccorso aereo, necessari prima di mobilitare un equipaggio d'elicottero, si può quindi affermare che a volte vale la pena investire un po' di tempo prima, per poi risparmiarne dopo. Per il paziente non è decisivo il periodo tra la chiamata d'emergenza e il decollo dell'elicottero di soccorso, ma il tempo entro quando l'equipaggio arriva effettivamente sul posto e può prestargli l'adeguata assistenza medica.

#### **Un prezioso sostegno durante l'intera missione**

Dopo aver identificato l'equipaggio d'elicottero più idoneo, la capo intervento lo mobilita con un clic del mouse, inviandogli la richiesta contenente già le informazioni più importanti sulla missione e le coordinate del luogo dell'intervento. Il compito della capo intervento non termina però qui: assiste l'equipaggio durante l'intera missione, gli trasmette continuamente altre informazioni, si coordina con i partner d'intervento e annuncia l'arrivo del paziente all'ospedale di destinazione. È anche in contatto con altri equipaggi già in volo o che si trovano all'eliporto di un ospedale, aumentando così la sicurezza aerea



di tutte le persone coinvolte, soprattutto di notte. I capi intervento assistono quindi a distanza gli equipaggi della Rega, come fossero un quarto membro.

### Al centro restano le persone

Che sia a terra o in volo, in caso d'emergenza l'obiettivo di tutti gli anelli della catena di salvataggio consiste nel prendere le decisioni giuste al momento giusto, ognuno nel proprio campo d'attività. Le decisioni prese dai vari attori, dalla persona che dà l'allarme al primo soccorritore, fino all'istanza che mobilita i soccorritori e al mezzo di soccorso impiegato, si ripercuotono direttamente sulla durata della fase preospedaliera. Soprattutto nel soccorso aereo, affinché una missione possa poi svolgersi in modo efficiente, risparmiando così

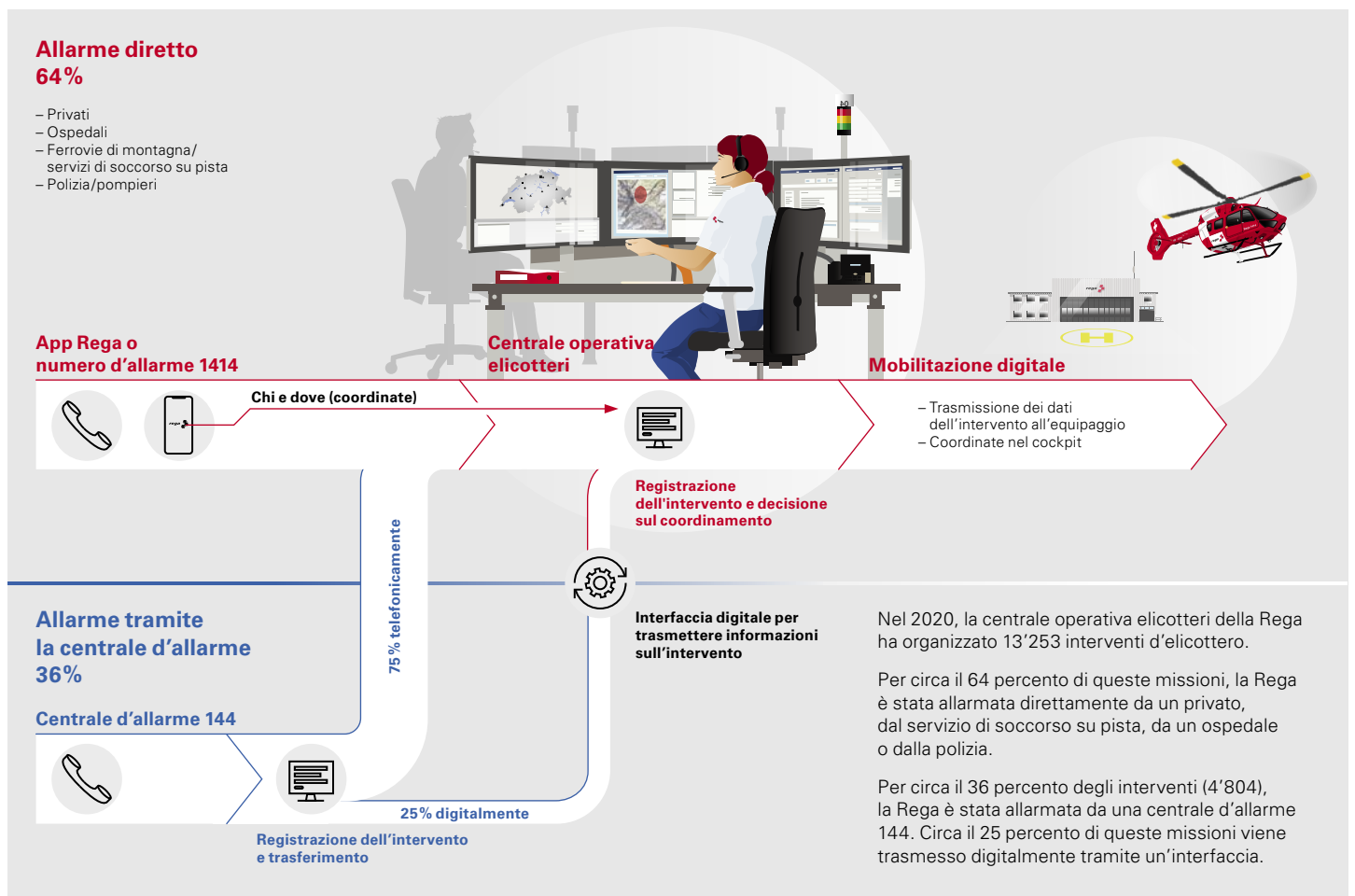
tempo a beneficio del paziente, è fondamentale la giusta decisione in fase di coordinamento. Nel loro impegnativo compito, i capi intervento con l'elicottero possono contare sull'aiuto di tecnologie e infrastrutture all'avanguardia. Al centro restano però la loro esperienza e la loro flessibilità, qualità che non possono essere sostituite da un computer.

### Compiti e competenze vanno definiti in modo chiaro

Per continuare a migliorare l'assistenza medica d'emergenza in Svizzera, tutti gli anelli della catena del soccorso devono ottimizzare i loro processi. Questo è però possibile solo se le responsabilità e i settori di competenza, quindi anche i punti di contatto, sono definiti in modo chiaro. Solo così si possono migliorare

e coordinare ancora meglio le interfacce tra i vari partner. Avendo alle spalle un'esperienza di centinaia di migliaia d'interventi d'elicottero, la Rega sa bene quanto il coordinamento centrale degli elicotteri di soccorso influenzi l'efficienza di una missione e il tempo necessario per soccorrere un paziente. Nell'interesse di quest'ultimo, continuerà quindi a impegnarsi anche in futuro nel coordinamento degli elicotteri di soccorso in Svizzera nella sua centrale operativa, che è stata concepita appositamente per soddisfare le esigenze del salvataggio aereo.

## Come viene allarmata la centrale operativa elicotteri





# Veloce, chiaro e completo: il nuovo rapporto d'intervento digitalizzato

**I medici d'urgenza della Rega documentano ogni passo del trattamento medico dei loro pazienti, dai medicinali somministrati alle misure terapeutiche adottate sul posto o i parametri vitali durante il volo verso l'ospedale. Quello che prima dovevano annotare a mano su formulari prestampati, ora viene registrato digitalmente.**

Come molti servizi di soccorso, finora anche la Rega usava un formulario cartaceo con due copie carbone, su cui il medico d'urgenza documentava a mano il trattamento medico del paziente. Spesso l'assistenza medica dei pazienti avviene però all'esterno, talvolta in condizioni difficili. Prendere appunti con le dita irrigidite dal freddo per il maltempo è possibile, ma a volte la pioggia, il vento e il freddo possono compromettere non solamente la leggibilità della grafia, ma anche il

supporto delle informazioni, ossia il foglio di carta.

## L'importanza della chiarezza

La Rega fa parte di una catena di salvataggio. Dopo aver ricevuto le prime cure dal medico della Rega, la gran parte dei pazienti riceve ulteriori trattamenti in ospedale. È quindi importante avere una documentazione completa delle misure terapeutiche adottate. E qui è un vantaggio poter contare su una soluzione informatica solida. Le informazioni digitalizzate non sono solo chiare, ma anche stabili nel tempo.

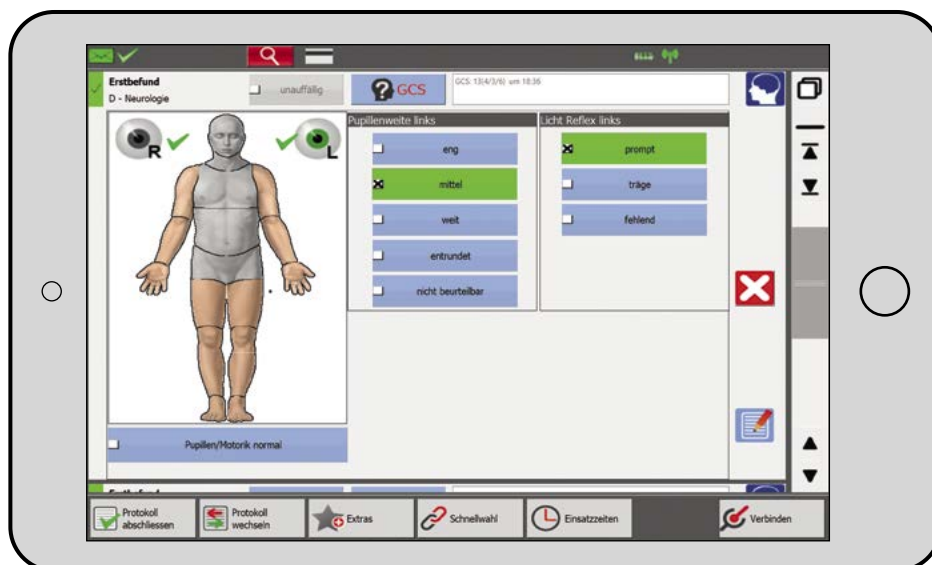
## Una soluzione su misura

Nell'era della digitalizzazione, all'inizio l'attuazione sembrava facile. È però emerso quasi subito che il mercato non offriva una soluzione già pronta, all'altezza delle esigenze della Rega. Ma poi è stato trovato un produttore in grado di adattare la sua soluzione per i servizi

di soccorso già esistente a specifici requisiti della Rega. Per definire e attuare la soluzione informatica ideale, un team di medici d'urgenza della Rega e di specialisti informatici ha fatto un'analisi delle necessità, ad esempio ciò di cui hanno bisogno i medici in missione e come supportarli al meglio con un mezzo ausiliario tecnico. Siccome di solito la cura dei pazienti avviene all'aperto e molto spesso il volo dal luogo dell'intervento all'ospedale dura solamente pochi minuti, era necessario un sistema veloce, particolarmente semplice da usare e resistente. Dopo un'approfondita fase di prove, ora i tablet con schermo tattile e la nuova soluzione informatica sono in uso.

## Come funziona la soluzione informatica

Come prima, quando un equipaggio viene mobilitato per un intervento, tutti i membri dell'equipaggio vengono avvertiti digitalmente dalla centrale operativa elicotteri, che trasmette loro le informazioni più importanti, come il nome, il sesso o l'anno di nascita della persona ferita e il motivo dell'allarme. La novità è che ora, sulla base di questi dati, sul tablet del medico d'urgenza si «apre» automaticamente il rapporto medico. Durante la missione, viene costantemente completato su due livelli: in primo luogo, le apparecchiature mediche a bordo dell'elicottero trasmettono automaticamente al software i parametri vitali del paziente, come la percentuale d'ossigeno nel sangue o la frequenza cardiaca. In secondo luogo, il medico d'urgenza inserisce manualmente i dettagli sulla terapia, sul quadro clinico e sulla tipologia delle lesioni tramite un'interfaccia utente adattata alle esigenze della Rega.



**Registrare le diagnosi in modo semplice e veloce: il medico d'urgenza della Rega tocca sullo schermo la parte del corpo lesa o l'area interessata, poi visualizza altri dettagli nel menu di selezione.**

## L'aiuto dei dati memorizzati

Ciò permette ad esempio di registrare rapidamente e inserendo pochi dati il luogo e la dinamica dell'incidente oppure la terapia: il paziente è cosciente, la sua respirazione è stabile? Gli vengono somministrati dei medicinali e, se sì, in quale dosaggio? In questo, il medico è aiutato da icone semplici



**Dopo un'approfondita fase di prova, ora i tablet con la nuova soluzione informatica sono in uso.**

presenti sullo schermo. Possono essere inserite in modo facile e veloce anche le possibili diagnosi: sulla forma del corpo di una persona, il medico d'urgenza tocca la parte lesa o l'area interessata, quindi visualizza altri dettagli presenti nel menu di selezione. Toccando il braccio, è ad esempio possibile scegliere tra frattura del braccio o dell'avambraccio, lussazione della spalla o altri tipi di lesioni comuni. Se una determinata emergenza si discosta dallo standard, il medico d'urgenza la inserisce direttamente nel rapporto medico. La diagnosi preliminare e il trattamento medico che è stato eseguito possono quindi essere registrati facilmente durante il trasporto del paziente. L'inserimento dei dati è semplice e orientato alla pratica. L'interfaccia utente è stata progettata tenendo conto della praticità d'uso: i pulsanti

sono grandi e il medico d'urgenza può azionarli anche con le dita gelate oppure quando indossa dei guanti.

#### **Informazioni chiare per l'ospedale**

L'assistenza al paziente da parte del medico d'urgenza della Rega termina con la consegna all'ospedale. A questo punto, informa verbalmente il medico curante, basandosi sulle informazioni inerenti la dinamica dell'incidente e le misure già intraprese registrate nel rapporto. Finora, dopo la consegna del paziente, lasciava una copia del formulario cartaceo al personale ospedaliero. Ora il rapporto medico digitalizzato viene trasmesso all'ospedale tramite un'e-mail criptata, per rendere accessibile una documentazione chiara e ordinata anche dopo la partenza dell'equipaggio della Rega.

#### **Ancora maggiore attenzione ai pazienti**

La digitalizzazione del rapporto medico d'intervento dimostra che il lavoro svolto dagli equipaggi della Rega può essere supportato e facilitato semplificando i processi amministrativi, consentendo loro di concentrarsi ancora di più sui compiti che non possono invece essere digitalizzati, ad esempio il contatto diretto con i pazienti.



# 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 di 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 costantemente 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. I jet ambulanza 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.

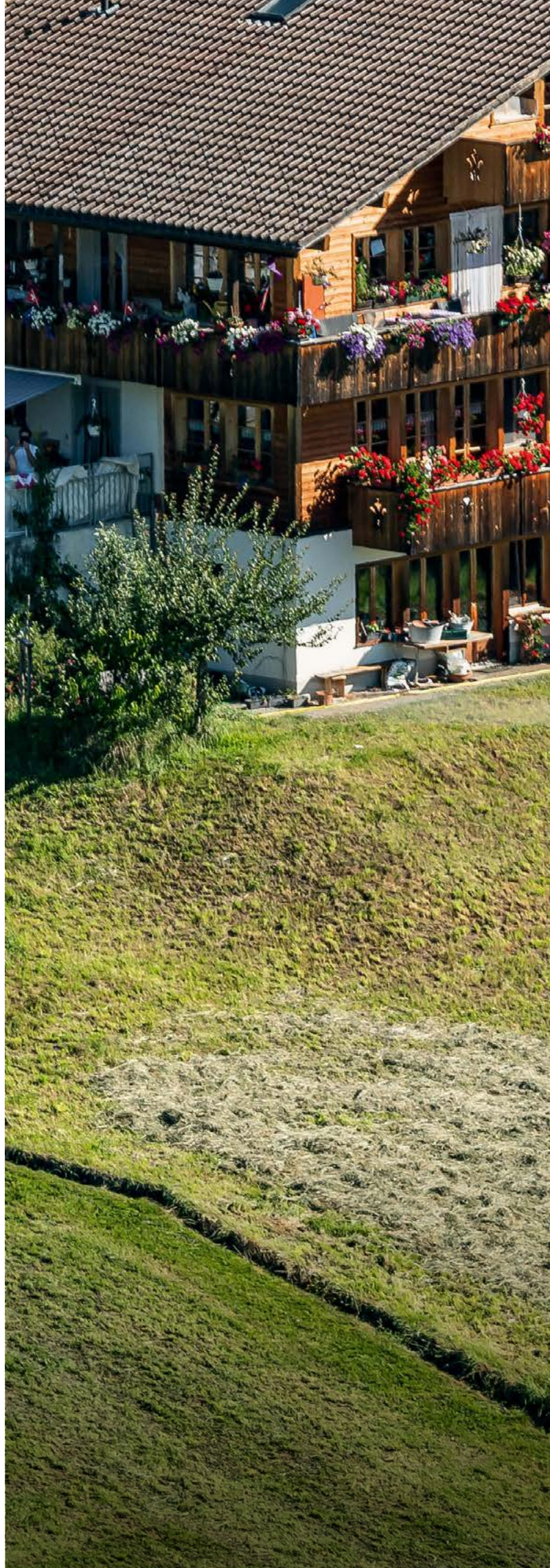
La Rega è una fondazione indipendente, privata e di pubblica utilità. Grazie ai 3,625 milioni di sostenitrici e sostenitori è radicata profondamente nella popolazione svizzera. Senza sussidi statali ed essendo politicamente indipendente, fornisce un servizio pubblico. La Rega è parte integrante delle 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 2020

<b>Numero missioni organizzate</b>	<b>16'273</b>
Con elicotteri	13'253
Con aerei	770
Altri interventi <sup>1</sup>	2'250
Contributi dei tesserati e donazioni (mio. CHF)	107.4
Numero sostenitori (mio.)	3.625
Numero dipendenti <sup>2</sup>	380
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	175
Costi di gestione (mio. CHF)	164
Utile (mio. CHF)	+11.4
Somma di bilancio (mio. CHF)	590

<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 12 elibasi dislocate in tutto il Paese, più una base partner. Le basi sono ubicate a Dübendorf, Basilea, Berna, Losanna, Untervaz, Locarno, San Gallo, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis e Zweisimmen. A queste s’aggiungono una base partner a Ginevra e una base d’addestramento a Grenchen.

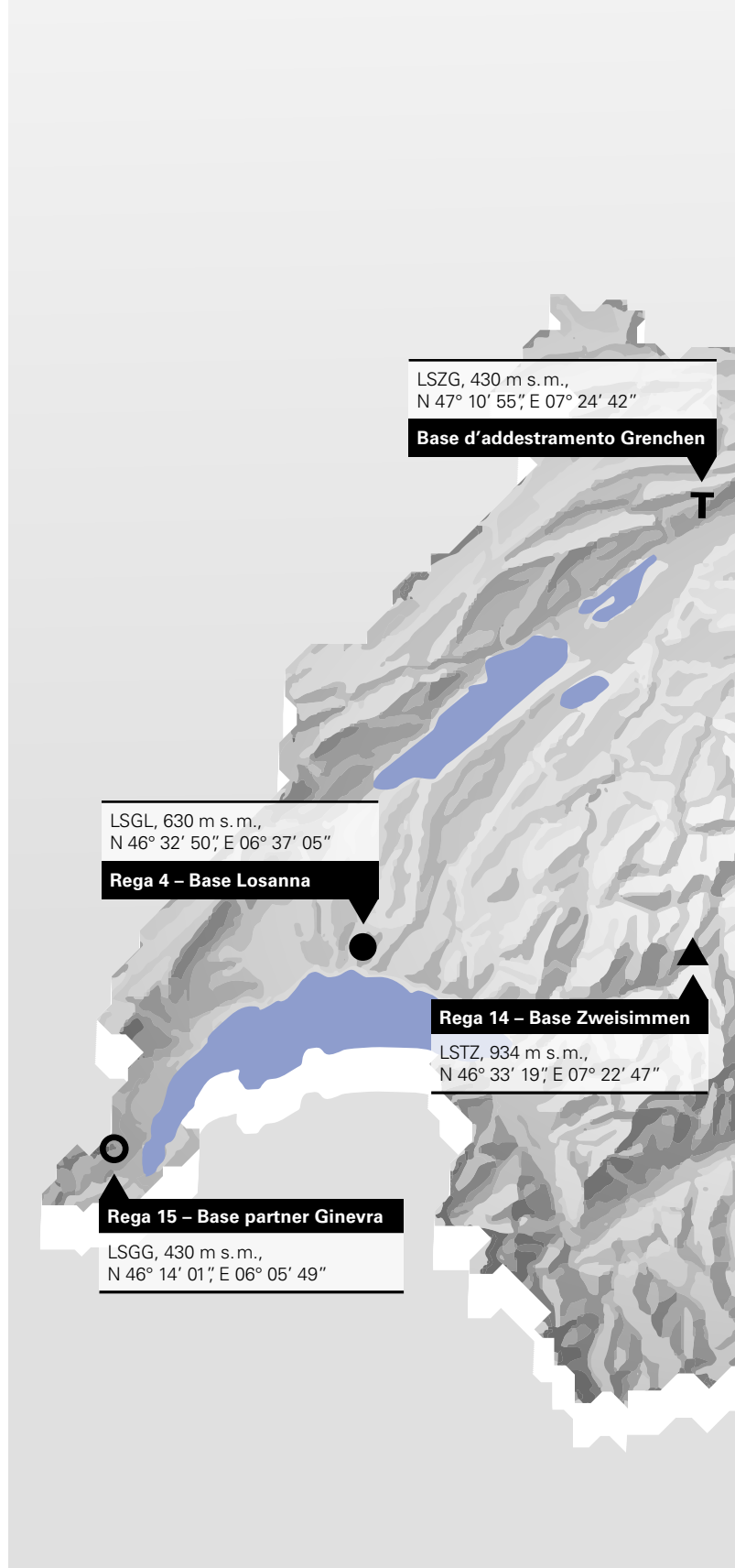
Alle elibasi si trova un equipaggio Rega composto di pilota, paramedico e medico d’urgenza, pronti in ogni momento a portare il soccorso aereo medicalizzato a chi si trova in situazione d’emergenza.

## 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

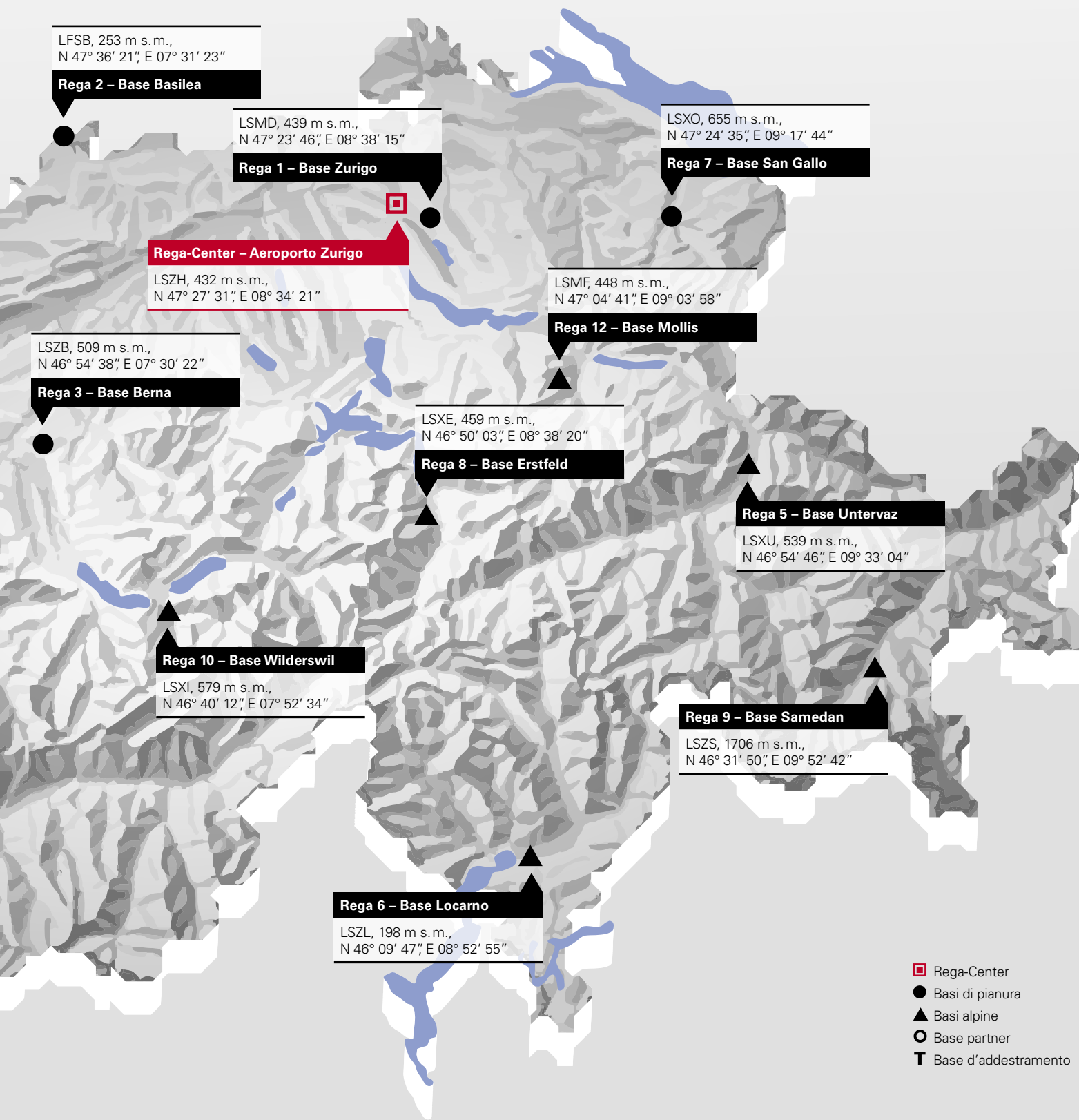
Numero elicotteri:	7
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	11 m
Lunghezza totale:	13,64 m
Altezza:	3,95 m
2 turbine, potenza al decollo:	Arriel 2E, 2 x 894 CV
Velocità di crociera:	230 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

## 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



La Rega è pronta a intervenire per la popolazione svizzera con i suoi elicotteri di salvataggio 24 ore su 24, 365 giorni l'anno. 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, come ad esempio i problemi cardiaci.

Gli elicotteri di salvataggio sono richiesti in territori montagnosi di difficile accesso, come pure sulle autostrade e negli agglomerati. Le eliambulanzze 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 2020 (Totale 10'376 pazienti)

**1'580**

Infortunati sport invernali

**902** Infortunati in montagna

**1'117** Infortunati sul lavoro

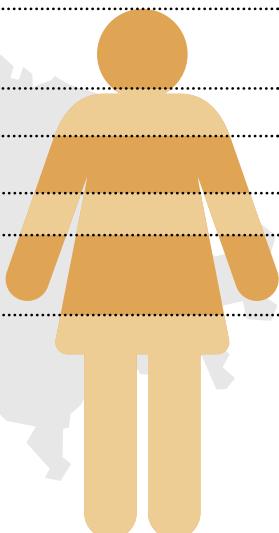
**835** Incidenti stradali

**1'579**

Altri incidenti

**4'363**

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 nell'ambito delle emergenze 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.

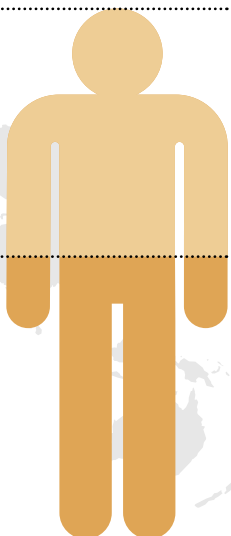
## Emergenze mediche all'estero 2020 (Totale 1'436 pazienti)

**758**

pazienti rimpatriati con jet ambulanza  
o aerei di linea

**678**

Gestione 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, che le permettono di concentrarsi sul bene dei pazienti.

Come 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 trovate il Regolamento sostenitori.



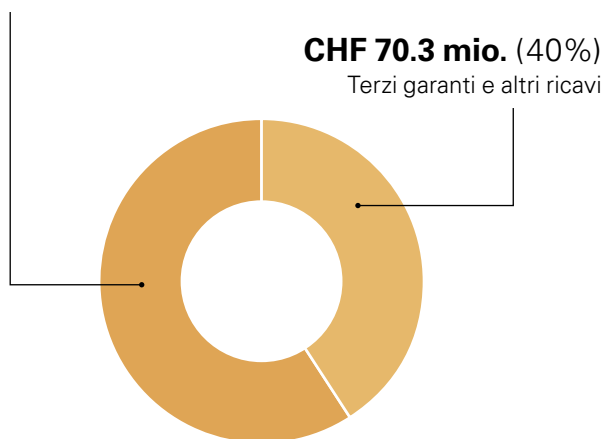
## La copertura dei costi della Rega 2020

**CHF 107.4 mio. (60%)**

Quote e donazioni dei sostenitori

**CHF 70.3 mio. (40%)**

Terzi garanti e altri ricavi







**Paramedic**

Un grazie di cuore a tutte e a tutti  
i 3'625'000 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 soccorso aereo medicalizzato. Da allora ha organizzato oltre 470'000 missioni, salvando innumerevoli vite. Già ai tempi dei pionieri i soccorritori aerei realizzarono 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 (GASS).

> 1952



**La GASS è pronta al decollo** Il 25 dicembre, il Dr. Rudolf Bucher, direttore della Guardia aerea svizzera di soccorso, annunciava via radio Beromünster che paracadutisti ed elicotteri sono pronti a 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 bacino 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 di un elicottero del tipo Bell-47 J per il soccorso alpino, affidato a Hermann Geiger.

> 1960



**L'indipendenza sotto la direzione di Fritz Bühler** La Guardia aerea svizzera di soccorso si stacca dalla SSS. Fritz Bühler è il direttore tecnico.

> 1960



**Primo rimpatrio** Il primo rimpatrio di un paziente dalla Francia in Svizzera avviene con il Piaggio 166 privato del Dr. Armin Meyer.

> 1966



**Autoaiuto mediante il tesseramento** Nessun aiuto dalla Confederazione, mentre è grande l'eco di una campagna nazionale: 25'000 sostenitori risparmiano alla GASS il collasso finanziario.

> 1968



**Bell 206A, il primo elicottero a turbina** Il Jet-Ranger HB-XCU dispone di una turbina ma non ha il verricello. I salvataggi alpini senza possibilità d'atterraggio sono possibili solo con il gancio e la fune fissi.

> 1971



**Primo recupero diretto dalla parete nord dell'Eiger** Un'operazione finora considerata impossibile: con l'aiuto del verricello, l'equipaggio della base Gsteigwiler riesce a recuperare due alpinisti bloccati in parete.

> 1971



**Il primo Alouette III** L'Alouette III SE 316 HB-XDF è il primo elicottero della Rega finanziato con denaro dei sostenitori. Qui è in missione durante la Maratona engadinese del 1972.

> 1973



**Elicottero a due turbine** Con il Bolkow BO-105C, alla Rega inizia 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 il primo jet ambulanza civile al mondo. A bordo ha un'attrezzatura medica completa ed è pronto 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.

> 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 nel Sud-est asiatico** 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 11 elicotteri di questo tipo per le elibasi alpine.

**2009**



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

**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**




**Viene 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** Prodotti dall'azienda Leonardo (già AgustaWestland), sono dotati del sistema anti-ghiaccio ed entreranno in servizio nel 2023.

**2016**



**Soccorrere con scarsa visibilità grazie alla 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**




**Entrano 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 2021 il sistema di droni di nuova concezione ampliarà lo spettro d'interventi della Rega.

**2020**




**456 pazienti affetti da Covid-19** sono stati trasportati dagli equipaggi della Rega a bordo dei loro aeromobili durante la pandemia di coronavirus: 316 con l'elicottero di soccorso e 140 a bordo di un jet ambulanza.

**2020**



**Le automediche** alle basi di Mollis ed Erstfeld permettono al medico d'urgenza e al paramedico d'intervenire anche quando l'elicottero di soccorso non può volare, ad esempio a causa del maltempo.

**2020**



**Sostegno alla Svizzera** Nella gestione della pandemia di coronavirus, la Rega sostiene la Confederazione, i cantoni e la popolazione svizzera con il know-how e l'infrastruttura.





Rega 1414

rega

H145

HB-ZDN





## Rapporto annuale 2020

Attività 2020	28-31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34-35
La Rega 2020	36
Direzione	37



# Attività 2020

La Rega ha vissuto un anno d'intensa attività: nel 2020 la sua centrale operativa ha organizzato 16'273 missioni (-3,0%) in Svizzera e all'estero, che corrispondono in media a un intervento ogni 30 minuti. Mentre gli elicotteri di soccorso sono intervenuti più spesso rispetto all'anno precedente, i jet ambulanza hanno svolto un numero di missioni molto inferiore. Il numero di pazienti assistiti è rimasto quasi invariato: a bordo dei loro aeromobili gli equipaggi della Rega hanno trasportato 11'134 pazienti (-0,3%). Gli equipaggi hanno quindi prestato aiuto in media a 31 pazienti al giorno.

## Elicotteri

La centrale operativa elicotteri non ha mai organizzato così tanti interventi come lo scorso anno (13'253, +8,1%). Sono aumentate sia le missioni primarie (7'774, +5,6%), sia quelle secondarie (2'614, +9,8%). I numeri riflettono,

tra l'altro, le buone condizioni meteo durante l'estate e l'autunno 2020 e il comportamento della popolazione svizzera nel tempo libero. Rispetto all'anno scorso, gli elicotteri Rega sono intervenuti con maggior frequenza anche di notte (2'620, +11,4%), che corrisponde a una missione su quattro svolta da un elicottero Rega. Le missioni per contadini organizzate dalla centrale operativa della Rega sono salite a 1'383 (+10,3%). 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

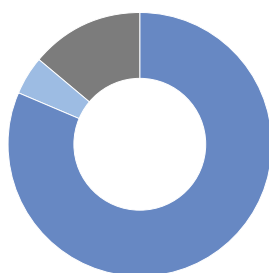
Nel 2020, i viaggi internazionali hanno subito una forte battuta d'arresto a causa della pandemia di coronavirus in varie regioni del mondo. Rispetto all'anno precedente, la Rega ha di conseguenza rimpatriato molti meno

pazienti (758, -43,6%). I tre jet ambulanza della Rega hanno svolto 649 missioni, rimpatriando 647 pazienti. Pur avendo effettuato meno interventi, rispetto all'anno precedente le ore di volo dei jet Rega sono aumentate. L'incremento delle ore di volo dei tre jet Rega (4'589, +3,2%), il secondo numero più alto dopo il 2018, è da attribuire a interventi verso destinazioni molto lontane.

Rispetto all'anno precedente, è sceso notevolmente anche il numero di pazienti rimpatriati dalla Rega a bordo di aerei di linea (111, -70,2%). A questa alternativa 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 a bordo dell'aereo di linea ci sono sufficienti posti liberi.

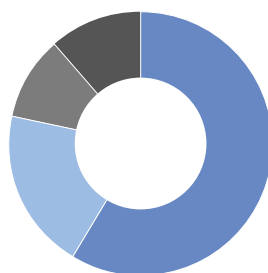
Su un aereo di linea, accompagnati da un medico di volo o da infermieri

## Totale interventi



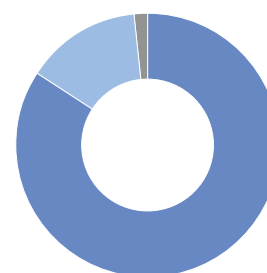
	2020	2019	+/-
Totale interventi	<b>16'273</b>	16'782	<b>-3.0%</b>
■ Elicotteri	<b>13'253</b>	12'257	+8.1%
■ Jet ambulanza/voli di linea	<b>770</b>	1'382	-44.3%
■ Altri interventi <sup>1</sup>	<b>2'250</b>	3'143	-28.4%

## Interventi elicotteri



	2020	2019	+/-
Interventi elicotteri	<b>13'253</b>	12'257	<b>+8.1%</b>
di cui notturni	<b>2'620</b>	2'352	<b>+11.4%</b>
■ Interventi primari <sup>2</sup>	<b>7'774</b>	7'362	+5.6%
■ Interventi secondari <sup>3</sup>	<b>2'614</b>	2'381	+9.8%
■ Voli per contadini di montagna	<b>1'383</b>	1'254	+10.3%
■ Interventi speciali <sup>4</sup>	<b>1'482</b>	1'260	+17.6%

## Interventi aerei



	2020	2019	+/-
Interventi aerei	<b>770</b>	1'382	<b>-44.3%</b>
■ Jet ambulanza	<b>649</b>	972	-33.2%
■ Aerei di linea	<b>109</b>	371	-70.6%
■ Voli charter	<b>12</b>	39	-69.2%

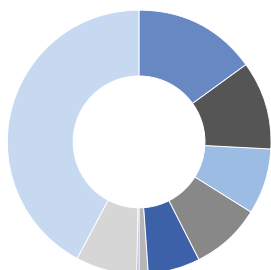
<sup>1</sup> Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club Alpino Svizzero CAS, Spéléo-Secours, Redog ecc.

<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 d'intervento) e interventi effettuati da elicotteri di terzi

## Pazienti trasportati Interventi primari/secondari elicotteri



	2020	2019	+/-
Totale pazienti	<b>10'376</b>	9'822	<b>+5.6%</b>
■ Infortuni sport invernali	<b>1'580</b>	1'750	-9.7%
■ Infortuni sul lavoro	<b>1'117</b>	1'126	-0.8%
■ Incidenti stradali	<b>835</b>	862	-3.1%
■ Infortuni in montagna	<b>902</b>	704	+28.1%
■ Infortuni sport	<b>642</b>	498	+28.9%
■ Incidenti aerei	<b>130</b>	102	+27.5%
■ Cadute di valanghe	<b>13</b>	38	-65.8%
■ Altre cause	<b>794</b>	646	+22.9%
■ Malattie	<b>4'363</b>	4'096	+6.5%

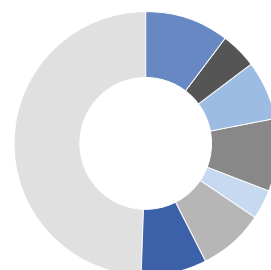
## Emergenze mediche all'estero

	2020	2019	+/-
Totale pazienti	<b>1'436</b>	2'515	<b>-42.9%</b>
■ Consulenza medica	<b>678</b>	1'170	-42.1%
■ Rimpatrio	<b>758</b>	1'345	-43.6%

## Rimpatri

	2020	2019	+/-
Totale pazienti	<b>758</b>	1'345	<b>-43.6%</b>
■ Jet ambulanza Rega	<b>647</b>	972	-33.4%
■ Voli di linea accompagnati	<b>41</b>	116	-64.7%
■ Voli di linea non accompagnati	<b>70</b>	257	-72.8%

## Pazienti trasportati/accompagnati aerei



	2020	2019	+/-
Totale pazienti	<b>688</b>	1'088	<b>-36.8%</b>
■ Lesioni estremità	<b>72</b>		
■ Traumi cranici	<b>30</b>		
■ Altre ferite	<b>49</b>		
■ Malattie cardiovascolari	<b>62</b>		
■ Malattie infarto/ictus	<b>56</b>		
■ Malattie gastrointestinali	<b>24</b>		
■ Malattie da tumori maligni	<b>55</b>		
■ Altre malattie	<b>340</b>		

della Rega specializzati in cure intensive, sono stati rimpatriati 41 pazienti (-4,9%). I rimpatri non accompagnati sono stati 70 (-72,8%): in questi casi, la centrale operativa della Rega organizza il viaggio di ritorno per i pazienti che sono in grado di affrontarlo senza accompagnatori.

### La consulenza dei medici della Rega

Ogni rimpatrio è preceduto da approfonditi chiarimenti medici da parte di un medico consulente della 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, questi ultimi hanno consigliato 1'436 pazienti (-42,9%) con problemi di salute all'estero. In 758 casi, i chiarimenti medici hanno portato al rimpatrio con il jet ambulanza Rega o con un

aereo di linea. Le singole 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 di rimpatri oscilla e

l'attività operativa dei jet Rega varia in funzione della mobilità e dell'attività lavorativa della popolazione svizzera all'estero.

### Evoluzione finanziaria e investimenti

Nell'esercizio 2020 il ricavo d'esercizio della Rega è stato di 175,0 milioni di franchi, mentre i costi d'esercizio sono ammontati a 163,7 milioni di franchi. Ne consegue un risultato d'esercizio positivo di 11,4 milioni di franchi. Il risultato annuale ammonta a 13,5 milioni di franchi. Il finanziamento della Rega poggia essenzialmente su due pilastri: il 60 per cento del budget è coperto dalle sostenitrici e dai sostenitori grazie alle loro quote e donazioni, il rimanente 40 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.



### Oltre 3,6 milioni di sostenitrici e sostenitori sostengono la Rega

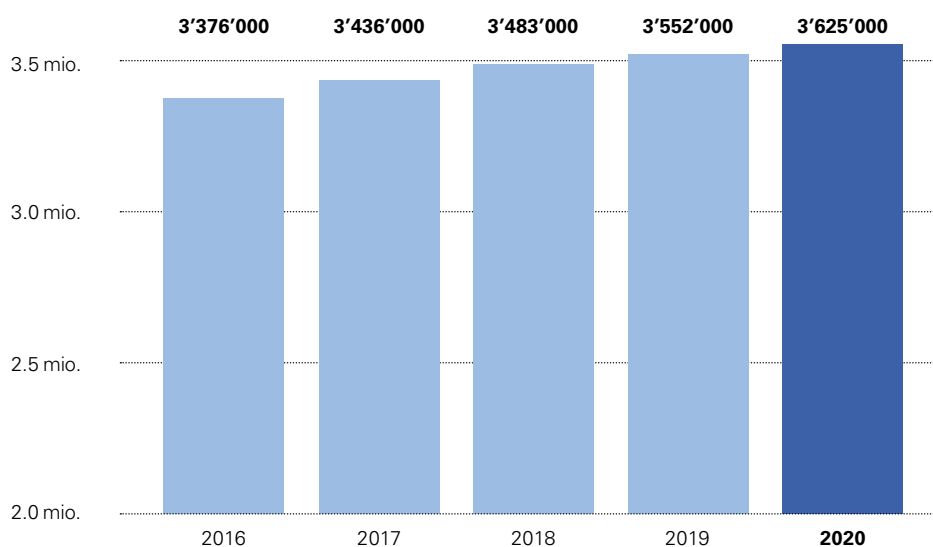
Grazie al contributo solidale delle sue sostenitrici e dei suoi sostenitori, la Rega può garantire cure mediche di base su tutto il territorio e questo senza sovvenzioni statali. Grazie a questo contributo, la Svizzera può contare su un soccorso aereo medicalizzato esemplare e riconosciuto in tutto il mondo.

Anche lo scorso anno la Rega ha registrato con piacere un aumento del sostegno: al 31 dicembre 2020 nel sistema della Rega erano registrati 3,625 milioni di sostenitrici e sostenitori. Ciò corrisponde a circa 73'000 nuovi tesserati, pari a un aumento del 2 per cento rispetto all'anno precedente. Nel 2020 le sostenitrici e i sostenitori hanno aiutato la Rega con quote, versamenti e donazioni pari a 107,4 milioni di franchi (anno precedente: 107,2), coprendo così circa il 60 per cento dei costi totali. In base al Regolamento sostenitori, a titolo di ringraziamento per l'aiuto ricevuto dalle sostenitrici e dai sostenitori, la Rega può condonare loro interamente o parzialmente i costi d'intervento se non sono coperti dalle assicurazioni.

### Il trasporto di pazienti affetti da Covid-19

All'inizio del 2020, la Rega è stata confrontata per la prima volta con l'allora nuovo coronavirus e le possibili conseguenze per la sua attività d'intervento, anche se il trasporto di pazienti altamente contagiosi faceva parte del normale spettro d'interventi già prima della pandemia di coronavirus. In vista del previsto aumento di tali trasporti, in febbraio gli equipaggi della Rega sono stati nuovamente addestrati tenendo conto delle esigenze dei pazienti affetti da Covid-19 e, dove necessario, sono state adattate le procedure necessarie. L'11 marzo 2020, in Ticino, è stato trasportato a bordo di un elicottero Rega il primo paziente risultato positivo al Covid-19. A fine anno, a bordo dei suoi aeromobili la Rega aveva trasportato 456 pazienti affetti da Covid-19, 316 dei quali con l'elicottero di soccorso e 140 a bordo di un jet ambulanza. Per il trasporto di persone affette da Covid-19

### Evoluzione del numero di sostenitrici e sostenitori



a bordo del jet ambulanza è stata usata l'unità d'isolamento per pazienti (PIU), sviluppata dalla Rega nel 2015. La PIU e il relativo concetto di trasporto permettono alla Rega di trasportare con i propri jet ambulanza pazienti con malattie infettive note o poco chiare in modo relativamente facile ma sicuro e con un minimo di personale.

### La centrale operativa della Rega come centro di coordinamento nazionale

In primavera, il Servizio sanitario coordinato (SSC) della Confederazione ha chiesto alla Rega di coordinare, attraverso la sua centrale operativa, l'occupazione dei reparti di cure intense durante la pandemia di coronavirus, per garantire uno sfruttamento ottimale di tutte le capacità di trattamento medico intensivo disponibili a livello svizzero. È stato deciso di affidare questo compito alla Rega perché, secondo l'SSC, «è l'unica centrale d'allarme che opera a livello nazionale e dispone di un'esperienza decennale nel coordinamento di trasferimenti di pazienti a livello svizzero nonché di conoscenze approfondite del panorama ospedaliero».

Dopo l'approvazione della Rega, l'SSC e altri attori del sistema sanitario hanno elaborato il concetto «Coordinamento nazionale in caso di massiccio

afflusso di pazienti in terapia intensiva», entrato formalmente in vigore a metà giugno 2020. Questo concetto definisce il ruolo della Rega come «centro di coordinamento nazionale», a sostegno degli ospedali nella ricerca di letti di terapia intensiva liberi e serve da intermediario tra gli ospedali. Il tipo di trasporto, terrestre o aereo, viene deciso dagli ospedali. Il sostegno è stato richiesto dagli ospedali da novembre 2020, quando la Svizzera è stata colpita dalla seconda ondata della pandemia, che ha portato a un brusco aumento del tasso d'occupazione dei letti di terapia intensiva. Gli ospedali possono contare sul sostegno della centrale operativa elicotteri della Rega come centro di coordinamento nazionale per tutta la durata della pandemia. L'esercizio del centro di coordinamento nazionale ha luogo sotto la supervisione di un comitato direttivo qualificato sul piano specialistico.

### Automediche in servizio alle basi Rega

Dal 1° settembre 2020, nel Canton Uri la Rega presta anche cure di primo soccorso terrestri. Con l'automedica stazionata alla base di Erstfeld, il medico d'urgenza Rega di picchetto può intervenire anche quando non è possibile farlo con l'elicottero di soccorso, ad esempio a causa del maltempo. In

questo modo, è possibile impiegare in modo ancora più efficiente il personale a disposizione, a beneficio dei pazienti. Dopo quella di Mollis (GL), quella di Erstfeld è la seconda base Rega ad avere un'automedica. Durante la fase pilota di un anno nel Canton Glarona, il veicolo è intervenuto 32 volte e, sulla base dell'esperienza positiva acquisita, dal 3 dicembre 2020, in collaborazione con le autorità, il progetto è diventato un servizio regolare e permanente.

### **Soccorrere con qualsiasi tempo: il sostegno politico**

La Rega persegue da anni la visione di un soccorso aereo con qualsiasi tempo, per aiutare in futuro ancora più persone in emergenza. In collaborazione con le Forze aeree svizzere e la società di controllo del traffico aereo Skyguide, sta lavorando alla realizzazione e alla messa in funzione della Low Flight Network (LFN), la rete di corridoi di volo strumentale che collega tra di loro aerodromi, ospedali ed elibasi Rega, consentendo di effettuare voli con la procedura di volo strumentale (IFR) anche in condizioni di scarsa visibilità. Il progetto è sostenuto anche a livello politico: una mozione al Consiglio degli Stati, che incarica il Consiglio federale di regolare le condizioni quadro giuridiche per il completamento della LFN e il suo finanziamento, all'inizio di giugno 2020 è stata adottata dal Consiglio degli Stati con 41 voti contro 0, dopo che la Camera bassa aveva già approvato la proposta. Ora la Confederazione e i cantoni, d'intesa con le Forze aeree svizzere, la Rega e Skyguide, stanno elaborando condizioni quadro giuridiche in base alle quali la LFN potrà essere completata con il sostegno da parte della Confederazione.

Nel contesto della pandemia di coronavirus, a fine marzo 2020 la Rega ha ottenuto dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) autorizzazioni speciali temporanee per le procedure di volo strumentale in Ticino. Erano valide per la durata della «situazione eccezionale» proclamata dalla Confederazione e riguardavano, tra l'altro, le procedure d'avvicinamento e di partenza negli aeroporti di Agno e Locarno,

oltre all'uso illimitato di un corridoio di volo strumentale sopra il San Gottardo. Questo ha permesso alla Rega di garantire il soccorso aereo medicalizzato in Ticino anche in condizioni di scarsa visibilità e di trasportare i pazienti in un ospedale della Svizzera tedesca in caso di carenze di capacità. La Rega s'impegnerà per continuare a usare queste procedure in qualsiasi momento e garantire il soccorso aereo medicalizzato alla popolazione ticinese.

### **Il progetto Icebird AW169-FIPS**

Il produttore Leonardo sta sviluppando l'elicottero Rega AW169-FIPS con impianto anti-ghiaccio, in grado di volare con qualsiasi tempo. A causa della pandemia di coronavirus, nel febbraio 2020 la prima serie di voli di prova in Nord America con il prototipo ha dovuto essere interrotta fino a nuovo avviso, dopo pochi voli. La consegna subirà ritardi e ora è prevista per il 2023.

Malgrado ciò, l'anno scorso il progetto ha comunque fatto dei passi avanti: in estate, il team del progetto Rega ha svolto una settimana di prove in Svizzera con un elicottero AW169 preso in prestito. Anche se questo modello non è dotato di un impianto anti-ghiaccio, le sue dimensioni e l'avionica corrispondono a quelle del futuro elicottero Rega AW169-FIPS ed è quindi un po' più grande e pesante degli elicotteri Rega H145 e Da Vinci. Durante la settimana di prove, un equipaggio della Rega ha simulato vari tipi d'intervento, compresi quelli in montagna con il verricello e su terreni boscosi. Le prove includevano anche il volo secondo la procedura di volo strumentale o l'accesso all'hangar in una base Rega.

Grazie alle conoscenze acquisite, parallelamente allo sviluppo dell'elicottero, il team del progetto può ora iniziare a definire e assimilare procedure specifiche per il nuovo elicottero di soccorso, come ad esempio la procedura dell'intervento con il verricello.

### **I progressi del drone Rega**

In futuro per la ricerca di persone in emergenza sarà disponibile un ulteriore mezzo di ricerca: il drone Rega.

Nell'ultimo anno sono stati ulteriormente sviluppati e testati a fondo i vari componenti del sistema in condizioni molto diverse. La pandemia di coronavirus ha reso più difficile la collaborazione con i partner esterni. È però stato possibile migliorare ancora il prototipo del drone, il collegamento di comunicazione tra la stazione di terra e l'apparecchio e il software per la pianificazione e il controllo del volo. Sono stati ulteriormente sviluppati anche i sensori per localizzare le persone disperse, il rilevamento dei cellulari e la termocamera. Il concetto operativo è ancora in fase di elaborazione. Tra le altre cose, definisce dove sarà stazionato il primo drone e come dispiegarlo in modo che possa completare al meglio i mezzi di soccorso esistenti. Dopo aver precisato il concetto operativo, nel corso del 2021 il drone Rega completerà il dispositivo d'intervento.

### **Un ecografo moderno a bordo del jet ambulanza**

Dall'inizio del 2020, ognuno dei tre jet Rega è dotato di un ecografo portatile. Questo dispositivo molto compatto e dal peso ridotto può essere collegato con un cavo a un tablet, sul quale, grazie a un'applicazione, vengono trasmesse e visualizzate le ecografie. In caso di bisogno, il nuovo dispositivo permette di eseguire subito un'ecografia in modo rapido, ad esempio su un'ambulanza diretta all'aeroporto o durante il volo, fornendo al medico di volo un quadro ancora più preciso dello stato di salute del paziente.



# 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 e i nostri sostenitori

Con i loro contributi, i nostri affiliati consentono l'esistenza e il funzionamento di un'infrastruttura dedicata al salvataggio aereo a favore 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. Ci impegnamo quindi attivamente per mantenere una collaborazione proficua.

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, quando possibile eseguiamo voli con indicazione medica anche per committenti internazionali.

## 5 Le nostre collaboratrici e 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;
- l'impegno, 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

Ci impegnamo 24 ore su 24 per fornire servizi di alta qualità, garantire un'elevata sicurezza e affrontare i rischi in modo consapevole e strutturato.

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 Hälgi, Dr. sc. techn., Wollerau, dal 2019

Thomas von Wyl, Dr. med., Unterseen,  
dal 2021

## Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. Dr. med.

Thomas von Wyl, Dr. med.

## Commissione finanziaria

Josef Meier, presidente

Michael Hobmeier

Paul Hälgi, Dr. sc. techn.

## 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 SA, Zurigo

Al 1° gennaio 2021



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 Hälgi



Thomas von Wyl



# Governance & Compliance

Lo scopo principale della Fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega è di aiutare le persone in situazioni d'emergenza e bisognose d'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 annuale e il Conto annuale. 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 elegge tra i propri membri il presidente e i cinque membri del comitato, stabilendone 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 svolge i compiti che gli sono stati delegati. Coordina le commissioni permanenti del Consiglio di fondazione, su incarico del quale esercita la sorveglianza e il controllo della gestione, impartendo le direttive necessarie alla direzione.

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 consultivo

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 primario. 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 RPC e in particolare Swiss GAAP RPC 21) e rispetta un quadro realistico della situazione finanziaria, patrimoniale e redditizia (true and fair view).

La Rega applica il principio dei quattro occhi. In generale, impone la doppia firma a tutti i livelli. Il Consiglio

di fondazione ha emanato norme concernenti le competenze e il diritto di firma, il cui rispetto è verificato mediante controlli interni ed esterni.

### **La gestione dei rischi e il sistema di controllo interno SCI**

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 i requisiti dell'SCI (sistema di controllo interno) e della gestione della sicurezza e della qualità in un sistema di gestione dei rischi integrato, per rilevare i rischi nella loro totalità e sfruttare le sinergie.

Come organo supremo, il Consiglio di fondazione è responsabile della gestione dei rischi della Rega e di tutte le società 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 annuale 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 annuale 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 all'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni è stata eseguita il 17 novembre 2020, senza suscitare reclamo alcuno.



# La Rega 2020

**23 gennaio:** durante il volo di ritorno dopo un intervento, l'equipaggio Rega della base di Losanna riceve il segnale d'emergenza da un piccolo aereo precipitato. Inizia subito a localizzare l'origine del segnale e informa la centrale operativa Rega. A sostegno dell'equipaggio, la centrale mobilita l'elicottero Rega della base di Wilderswil, equipaggiato con il sistema di ricerca multisensore IR/EOS. Con l'aiuto di un radiogoniometro e di una termocamera ultra sensibile, l'equipaggio riesce a localizzare l'aereo precipitato in mezzo al bosco vicino a St.-Légier-La Chiésaz (VD).

**11 marzo:** l'equipaggio Rega della base di Locarno trasporta il primo paziente risultato positivo al Covid-19 a bordo di un elicottero Rega. Il paziente dev'essere trasferito dall'Ospedale di Mendrisio all'Ospedale La Carità di Locarno. Entro la fine dell'anno, a bordo dei loro aeromobili gli equipaggi d'elicottero trasporteranno 316 pazienti affetti da Covid-19.

**2 aprile:** per la prima volta, l'equipaggio Rega trasporta contemporaneamente due pazienti in un jet ambulanza, ognuno dei quali in un'unità d'isolamento per pazienti (PIU). Una coppia svizzera, risultata positiva al Covid-19 durante una crociera, dev'essere rimpatriata dall'isola caraibica di Saint Martin. La missione si svolge senza problemi e la coppia viene trattata ulteriormente in un ospedale svizzero.

**1° settembre:** la Rega staziona un'auto-medica alla base di Erstfeld. Ora il medico d'urgenza della Rega in servizio può intervenire anche quando non è possibile mobilitare l'elicottero di soccorso, ad esempio a causa del maltempo. Un tale veicolo è già operativo con successo alla base di Mollis, nel Canton Glarona.

**22 settembre:** la Rega invita rappresentanti delle Forze aeree, collaboratori di diversi corpi di polizia e soccorritori alpini svizzeri e stranieri a partecipare al corso d'aggiornamento «Ricerca – ricerca d'emergenza di persone scomparse» alla base di Wilderswil.

L'attenzione si concentra su esempi pratici d'interventi e sullo scambio di esperienze tra organizzazioni. Vengono presentati vari mezzi d'intervento, tra cui il drone Rega. Sono sul posto anche l'elicottero SAR delle Forze aeree svizzere, l'elicottero della polizia cantonale di Zurigo e un elicottero Rega dotato di sistema di ricerca multi-sensore IR/EOS.

**28 settembre:** per la prima volta la Rega è ospite con uno stand informativo in un centro commerciale. Uno dei punti forti della prima uscita della Rega al Volkiland di Volketswil (ZH) è un manichino vestito da medico d'urgenza, che dal soffitto si libra nell'aria fissato al verricello con un paziente nel sacco per il recupero. Visto il successo di questa novità, la Rega sarà presente in altri centri commerciali.

**30 ottobre:** con un comunicato stampa, la Confederazione informa l'opinione pubblica che la centrale operativa elicotteri della Rega è stata incaricata di fungere da «centro nazionale di coordinamento delle unità di cure intense». In questa veste, in caso di bisogno i capi intervento sostengono gli ospedali svizzeri nella ricerca di letti liberi in questi reparti (UCI). Questo compito supplementare di coordinamento dei letti UCI in tutta la Svizzera per alleggerire gli ospedali può essere garantito nell'ambito del normale funzionamento della centrale operativa. Essendo l'unica centrale operativa attiva a livello nazionale con una profonda conoscenza del panorama ospedaliero, la centrale operativa elicotteri della Rega è predestinata a svolgere questo compito.

**2 dicembre:** la Rega registra la sua 3,6 milionesima sostenitrice. Solo grazie al contributo solidale delle sue sostenitrici e dei suoi sostenitori la Rega è in grado di garantire 24 ore su 24 le cure mediche aeree di base a favore della popolazione svizzera e di sviluppare costantemente il soccorso aereo, continuando a migliorarlo.



23 gennaio



2 aprile



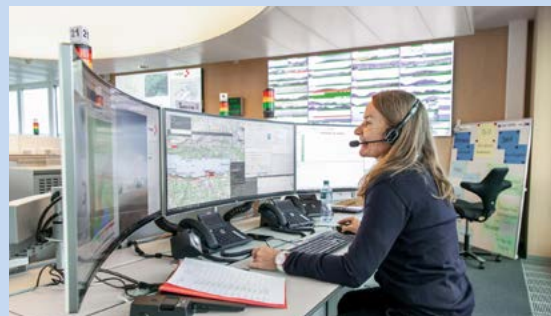
1° settembre



22 settembre



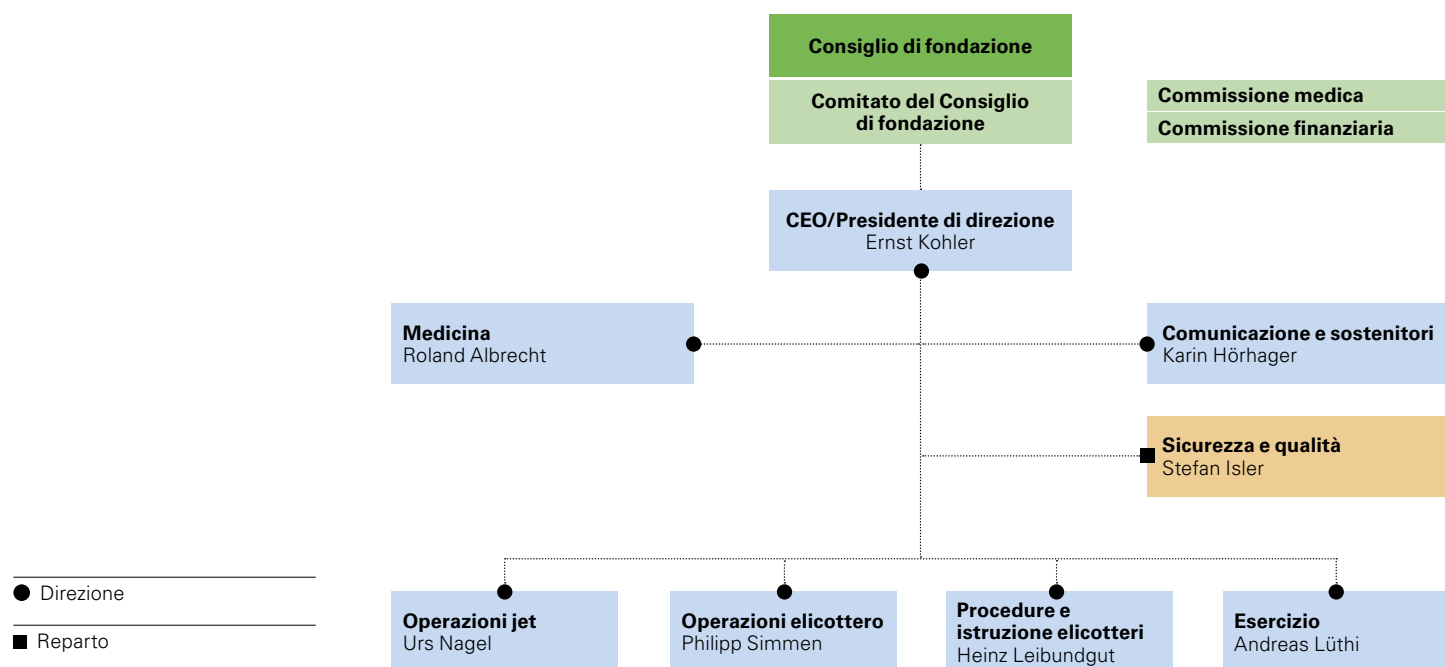
28 settembre



30 ottobre

# Direzione

Organigramma al 1° gennaio 2021



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





# 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 40.– per persone singole
- CHF 80.– per coppie (coppie sposate, conviventi in concubinato o partner registrati)
- CHF 80.– 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 per il recupero di animali da reddito feriti, malati o morti verso il luogo più vicino accessibile con un altro mezzo di trasporto, a condizione che tali animali possano essere recuperati solo con l'elicottero e che i proprietari degli animali siano persone fisiche e detentori della tessera di sostenitore Rega per famiglia

## 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 d'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 interessati (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**

Casella postale 1414  
8058 Zurigo aeroporto  
Telefono 044 654 33 11

**Rega 1, Zurigo**

Überlandstrasse 299  
8600 Dübendorf  
Telefono 044 802 20 20

**Rega 2, Basilea**

Casella postale  
4030 Basilea  
Telefono 061 325 29 66

**Rega 3, Berna**

Flugplatzstrasse 1  
3123 Belp  
Telefono 031 819 65 11

**Rega 4, Losanna**

Route de Romanel 33  
1018 Losanna  
Telefono 021 644 22 66

**Rega 5, Untervaz**

Polenlöserweg 30a  
7204 Untervaz  
Telefono 081 300 09 99

**Rega 6, Locarno**

Via Aeroporto 15  
6596 Gordola  
Telefono 091 820 50 00

**Rega 7, San Gallo**

Wehrstrasse 8  
9015 San Gallo  
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**

Aerodromo  
8753 Mollis  
Telefono 055 614 55 55

**Rega 14, Zweisimmen**

Lischerengasse 5  
3770 Zweisimmen  
Telefono 033 729 10 30

**Base d'addestramento,  
Grenchen**

Aerodromo Grenchen  
Flughafenstrasse 117  
2540 Grenchen  
Telefono 032 654 90 00

**Elibase partner**

**Rega 15, Ginevra**  
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  
Karin Zahner  
Jérôme Zaugg  
Corina Zellweger

Versione italiana  
Alda Viviani, Bellinzona  
Federica Mauri, Figino

Foto  
Andrea Badrutt  
Thomas Lüthi  
Remo Nägeli  
Massimo Pedrazzini  
Daniel Sasdi  
Adrian Schindler  
Roger Schlatter  
Archivio Rega/messe a disposizione

Produzione  
tutto fatto, Zurigo

Progetto grafico  
Schenker visuelle Kommunikation, Zurigo

Illustrazioni  
Source Associates AG, Zurigo

Prestampa  
Sota media GmbH, Wallisellen

Stampa  
Hürzeler AG, Regensdorf

Questa pubblicazione è prodotta con carta  
certificata FSC.

Su [www.rega.ch](http://www.rega.ch) è disponibile una versione PDF.

© Aprile 2021. Tutti i diritti riservati.  
La riproduzione è consentita solo indicando  
la 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 dall'estero +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)

