



HB-JRA

regal

regal

Swiss Air



Sommario

Rega 2017

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

Rapporto annuale 2016

Attività 2016	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2016	36
Direzione	37

regga 



«La Rega non deve fermarsi»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Da tempo, il sistema sanitario svizzero non è più immaginabile senza la Rega. Sin dalla sua fondazione 65 anni fa, tiene il passo con i bisogni della popolazione, adeguandosi ai progressi tecnologici e ai cambiamenti strutturali. Oggi più che mai è chiaro che la Rega non deve fermarsi se vuole tener fede alla promessa di aiutare le persone in emergenza, anche fra 20 anni e nell'abituale modo fidato e professionale.

Fondamentalmente, i motivi all'epoca dei fondatori sono rimasti invariati. Noi continuiamo a investire nello sviluppo dei mezzi del soccorso aereo e nel campo medico per migliorare sempre l'assistenza sanitaria ai nostri pazienti: nel 2016 abbiamo proceduto al rinnovo della flotta Rega con la prossima generazione di aeromobili, acquistando sei elicotteri di soccorso del tipo H145 in sostituzione dell'attuale flotta di pianura, in servizio da ormai quasi 15 anni. La nostra strategia applicata nel rinnovo della flotta fa sì che la Rega possa continuare a portare soccorso affidabile e professionale a chi si trova nel bisogno.

Abbiamo investito anche nell'ampliamento dei trattamenti medici possibili a bordo dei velivoli di salvataggio. Un esempio: gli equipaggi Rega hanno a disposizione un videolarinoscopio per liberare le vie respiratorie. Questo strumento per l'intubazione dotato di video, standard negli ospedali, è stato modificato e adeguato all'uso in condizioni extra ospedaliere.

La Rega, importante partner nelle ricerche scientifiche nazionali sostiene inoltre progetti scientifici nel campo delle ricerche preospedaliere. Nel 2016 si è concluso con successo uno studio eseguito in comune con la Clinica universitaria di Zurigo atto a sviluppare il management dell'emostatica. Non ci limitiamo tuttavia all'evoluzione nel campo della medicina: seguiamo con attenzione sviluppi e innovazioni volti ad ampliare nel futuro il raggio d'intervento della Rega, e che potrebbero comportare un valore aggiunto per i nostri pazienti. I rispettivi progetti saranno appoggiati fattivamente con tante capacità, esperienze e risorse.

L'impegno della Rega in favore della popolazione svizzera è possibile soltanto grazie al sostegno dei nostri 3,3 milioni di sostenitrici e di sostenitori. Per la nostra organizzazione la comunicazione aperta e diretta è di grande valore. Solo chi conosce la Rega e sa che il tesseramento è una cosa buona, la sostiene come sostenitrice o sostenitore o con una donazione. L'importanza che attribuiamo al contatto con le sostenitrici e i sostenitori e con chi vorrebbe diventarlo, è dunque grande.

In questa pubblicazione scoprite come la Rega comunica, quali sono le tappe significative che hanno caratterizzato l'anno passato e dove ci siamo impegnati al massimo. Una cosa è certa: malgrado tutti i cambiamenti e con tutti i progressi, lo scopo della Rega non cambierà mai. Al centro dell'attenzione porremo sempre l'essere umano e sempre porteremo il soccorso aereo là dove ce n'è bisogno.

Ulrich Graf

Presidente del consiglio di fondazione

Ernst Kohler

CEO/Presidente di direzione

Pronti per la prossima generazione: la nuova flotta della Rega

La Rega garantisce alla popolazione svizzera il soccorso aereo medicalizzato 365 giorni l'anno, 24 ore su 24. L'adempimento di questo compito dipende dall'affidabilità delle aeromobili e degli elicotteri di salvataggio. Con l'acquisto deciso a fine 2016 di sei nuovi elicotteri di soccorso del tipo Airbus Helicopters H145, la Rega continua il rinnovo della sua flotta. La sostituzione della flotta d'elicotteri di pianura è solo uno degli attuali quattro progetti d'acquisto della Rega.

La flotta della Rega è in missione 24 ore su 24 per chi è in una situazione d'emergenza. Infatti, nel 2016, la centrale operativa ha organizzato oltre 15'000 missioni con elicotteri o con jet ambulanze. L'utilizzo intensivo della flotta pone la Rega davanti a grandi sfide: più a lungo e più spesso un velivolo è sollecitato e più costosa è la manutenzione. Inoltre per tutta la durata della revisione totale, l'elicottero di salvataggio o il jet ambulanza è costretto a terra e non è disponibile per gli interventi di soccorso.

Tutte queste ragioni spiegano e confermano che l'affidabilità della flotta Rega è essenziale. Affinché possa essere disponibile a soccorrere persone in emergenza occorre rinnovarla regolarmente. Un elicottero di soccorso o un jet ambulanza in media è operativo una quindicina d'anni.

H145 a garanzia di un'alta disponibilità

A causa dei meccanismi complessi e dei numerosi componenti mobili, la manutenzione degli elicotteri è particolarmente impegnativa. Per ogni ora di volo occorre calcolare da tre a cinque ore di lavoro di revisione che vanno pianificati a lungo termine, mentre le scadenze sono prescritte dal costruttore. Dal 2003, gli equipaggi delle basi di pianura eseguono gli interventi con il collaudato elicottero di salvataggio del tipo Airbus Helicopters EC 145. Nel mese di dicembre 2016, la Rega ha deciso di sostituire le sei macchine EC 145 nel 2018 con il modello successivo H145.

La sostituzione è necessaria: superando i 15 anni di servizio i sei EC 145 avrebbero richiesto periodi di manutenzione sempre più impegnativa, causando prolungati tempi di fermo. Inoltre si sarebbe reso necessario l'ammmodernamento dell'avionica, con un conseguente investimento elevato. La Rega ha esaminato a fondo le due opzioni, aggiornamento e acquisto sostitutivo, giungendo alla decisione in favore di quest'ultima. I modelli H145 sono dotati dell'avionica di ultima generazione, sono nettamente più performanti e saranno introdotti a tappe a partire dall'inizio estate 2018 alle basi di pianura Basilea, Zurigo, Berna e Losanna.

Con l'acquisto sostitutivo la Rega continua la strategia di una flotta d'eli-

cotteri di due tipi. Gli equipaggi delle basi alpine si servono degli elicotteri di salvataggio del tipo AgustaWestland Da Vinci del costruttore italiano, mentre alle basi di pianura sono stazionati gli elicotteri del costruttore europeo Airbus Helicopters.

AW169-FIPS: perfezionamento del soccorso aereo grazie all'innovazione

Un altro progetto d'acquisto pone al primo piano l'ampliamento dello spettro d'intervento della Rega. L'elicottero non meteodipendente AW 169-FIPS di Leonardo Helicopters, grazie al sistema anti-ghiaccio potrà eseguire salvataggi anche se sussiste il rischio di gelo. Nel cammino verso la realizzazione della visione Rega di un soccorso aereo non meteodipendente, nel 2015 la decisione di procurare tre elicotteri di questo tipo equivaleva a una pietra miliare.

L'AW169-FIPS si alzerà in volo soltanto dal 2021 perché dovrà essere ancora sviluppato. Ad oggi nel mondo non c'è un elicottero sotto le cinque tonnellate di peso al decollo, dotato del sistema anti-ghiaccio. Per la Rega, elicotteri più pesanti non entrano in considerazione perché a causa della dimensione e del vortice più potente non sono idonei per le missioni in zone abitate né possono atterrare sugli eliporti degli ospedali. Perciò la Rega è entrata in contatto con diversi costrut-

Continua a pagina 8 ►

Panoramica dei nuovi acquisti

Velivoli	Tipo	Costruttore	Numero	Sostituzione di	Entrata in servizio
	H145	Airbus Helicopters	6	EC 145	2018
	AW169-FIPS	Leonardo (già AgustaWestland)	3	—	2021
	H125	Airbus Helicopters	1	—	2017
	Challenger 650	Bombardier	3	Challenger CL-604	2018



Meno manutenzione, maggiore prestazione:
l'anno prossimo la flotta EC 145 delle elibasi
di pianura sarà sostituita dal modello
successivo H145, più moderno e più potente.

La soluzione pionieristica per il soccorso aereo: per l'elicottero di salvataggio non meteo-dipendente AW169-FIPS che dovrà volare nel 2021 anche in condizioni avverse, si sta sviluppando un sistema anti-ghiaccio.



Per la formazione di nuovi piloti: l'elicottero scuola H125 della Rega riceve un nuovo cockpit, simile a quello dell'elicottero di salvataggio Da Vinci.



tori d'elicotteri, trovando in Leonardo Helicopters un partner innovativo, disposto ad affrontare insieme questo progetto da sviluppare.

Fino alla prima missione Rega con un AW169-FIPS si dovranno superare ancora notevoli sfide tecnologiche. Fra cui la riduzione di peso e il consumo energetico del sistema anti-ghiaccio, per non incidere troppo sulla prestazione dell'elicottero. Tocca ora agli ingegneri trovare nuove soluzioni. Con la prima di un elicottero di soccorso adatto a tutte le condizioni meteo, la Rega una volta di più fa opera di pioniere, anche se significa percorrere vie nuove. Dopo tutto è compito della Rega, migliorare sempre il soccorso aereo a favore di chi è in situazione d'emergenza.

Challenger 650: la storia di successo continua

Non sempre si tratta di realizzare nuovi sviluppi. I tre nuovi jet ambulanza Rega del tipo Challenger 650, attualmente in fase di costruzione, continueranno la storia di successo iniziata oltre 15 anni fa. Dal 2003, i tre Challenger CL-604 oggi in uso (più a lungo di tutte le precedenti flotte jet della Rega) riportano in patria pazienti da tutto il mondo. Si sono dimostrati estremamente affidabili e hanno eseguito egregiamente oltre 10'000 rimpatri. Non c'è al mondo operatore che utilizzi questo tipo d'aereo più sovente della Rega.

Malgrado l'esperienza eccellente con la flotta Challenger, nella fase di valutazione per un modello successivo, la Rega ha considerato tutte le opzioni: nel corso del biennio di valutazione sono stati esaminati 64 tipi d'aereo diversi. Alla fine, nel 2015, la Rega si è decisa per il Challenger 650 del costruttore canadese Bombardier. Il modello successivo del jet attuale sarà dunque l'aeroplano adatto. Dalla primavera 2018, le/i pazienti saranno riportati in patria da tutto il mondo con questo nuovo jet ambulanza.

Anche se la scelta del nuovo jet è caduta di nuovo sul marchio collaudato, la Rega approfitta per ottimizzare e migliorare l'arredo. Con l'esperienza di 15 anni di missioni con il Challenger CL-604 alle spalle, i piloti, i medici



Miglioramento costante: il primo Challenger 650 della Rega ancora in veste di "Green Aircraft" nel capannone del costruttore canadese Bombardier.

volanti e il personale infermieristico specializzato della Rega, in collaborazione con ingegneri interni ed esterni hanno elaborato notevoli miglioramenti degli arredi. Nel nuovo jet ambulanza, la cabina sarà più silenziosa, le barelle saranno più ampie e un nuovo sistema d'illuminazione con luminosità regolabile nei vari ambienti, sono alcuni adeguamenti dei quali i pazienti potranno beneficiare. È stata riveduta anche la rampa d'accesso sviluppata per la Rega, in modo che l'imbarco e lo sbarco dei pazienti sarà ancora più riguardoso.

Con i nuovi jet ambulanza, la Rega può atterrare su un numero maggiore di aeroporti e soccorrere ancora più persone in emergenza. Le turbine modificate sono più potenti e permettono di decollare da piste più corte. Inoltre, l'avionica aggiornata e il nuovo radar meteorologico del Challenger 650 consentiranno ai piloti di jet di atterrare in futuro anche con condizioni meteo peggiori di quelle sopportate finora, il che aumenta la stabilità e la sicurezza degli interventi.

H125: un elicottero scuola per la formazione di nuovi piloti

Le tecnologie e gli aerei più sofisticati non servono se non sono affidati a piloti dalla formazione eccellente. Anche qui, la Rega pianifica ed opera con lungimiranza, avendo comperato un H125 di Airbus Helicopters che dalla primavera 2017 servirà all'istruzione dei futuri piloti della Rega. L'elicottero scuola dispone di un cockpit molto simile a quello dell'elicottero d'alta quota Da Vinci. I piloti futuri selezionati dalla Rega saranno addestrati e preparati ai voli in montagna e con pesi al gancio baricentrico con l'elicottero che useranno in futuro. Così la Rega potrà contare in ogni momento su piloti d'elicottero esperti.

Rinnovo della flotta: strategia e politica d'investimenti a lungo termine

Il soccorso aereo medicalizzato e l'operatività permanente della Rega esigono elicotteri e jet ambulanza affidabili. A causa dell'intenso utilizzo la flotta d'aeromobili va rinnovata regolarmente.

Nella fase di valutazione, la Rega applica una strategia e una politica d'investimento a lungo termine, puntando sia su quanto è già collaudato, sia sul rinnovamento. Il progresso tecnologico rafforza la sicurezza per l'equipaggio, ma apre anche nuove vie al soccorso aereo medicalizzato, migliorandolo.

Rinnovando regolarmente la flotta, la Rega è pronta per la prossima generazione, affinché la popolazione svizzera possa contare in ogni momento sulla Rega, anche in futuro.

«La Rega collabora attivamente al futuro della medicina d'emergenza»

La Rega si sforza sempre di migliorare le cure mediche per i suoi pazienti. Quale partner di ricerca delle cliniche universitarie di Zurigo e di Losanna e dell'ospedale Insel di Berna, e sotto la guida del suo medico primario Dr. med. Roland Albrecht, la Rega promuove da qualche anno ormai lo sviluppo e l'introduzione di nuovi metodi e apparecchiature mediche, come pure il perfezionamento dei protocolli già collaudati. Lo fa anche per dare un contributo alla medicina d'emergenza preospedaliera in Svizzera.

Roland Albrecht, ultimamente, la Rega fa investimenti mirati nella ricerca. Perché?

Continuare a fare qualcosa perché si è sempre fatto così non può bastare alla Rega. Dobbiamo lavorare basandoci sulle analisi e le nozioni scientifiche. Volendo garantire la qualità e il progresso, per la Rega la ricerca medica è indispensabile. Vogliamo verificare di continuo se il nostro lavoro è ottimale o se possiamo migliorare ulteriormente le prestazioni mediche riservate ai nostri pazienti.

La Rega intende trasformarsi in istituto di ricerche?

Fra i nostri compiti principali c'è quello di aggiornare sempre il soccorso aereo svizzero e di collaborare attivamente al futuro della medicina d'emergenza preospedaliera. Per questa ragione, in collaborazione con ospedali svizzeri lanciamo regolarmente ricerche e studi propri. Ultimo esempio: l'impegnativo studio sull'uso dell'acido tranexamico per i pazienti con politrauma, studio iniziato con la Clinica universitaria di Zurigo e al quale hanno partecipato anche Schutz & Rettung Zurigo, così come gli ospedali cantonali di Lucerna e di San Gallo. Lo studio è stato consegnato alla fine del 2016 e presto sarà pubblicato.

Ci può spiegare in cosa consiste questa ricerca?

L'acido tranexamico si inietta per fermare la riduzione della capacità emostatica del sangue, stabilizzando così

il sistema emostatico. Da tempo, il farmaco è usato soprattutto durante gli interventi chirurgici, ma anche nelle terapie intensive e nel pronto soccorso ospedaliero. Si suppone che prima lo si somministra al paziente e più forte è l'effetto. Finora però non era mai stato verificato se vi fosse una differenza significativa iniettarlo direttamente sul luogo d'un incidente piuttosto che soltanto più tardi, in ospedale.

Quando gli equipaggi sono in missione trovano il tempo per ricerche scientifiche?

Per loro si è trattato semplicemente di fare un prelievo di sangue durante le prime misure e prima di iniettare l'acido tranexamico. Una cosa veloce e per niente complicata. Dopodiché il paziente veniva trasportato immediatamente all'ospedale dove si faceva un altro prelievo per constatare i fattori emostatici e dunque, stabilire l'effetto dell'acido tranexamico. I risultati venivano poi paragonati con altri studi che avevano già stabilito l'effetto della somministrazione dell'acido tranexamico in ospedale. Ne risultò che la pronta iniezione del farmaco stabilizza effettivamente la capacità emostatica di un ferito grave.

Qual è l'importanza di questa constatazione?

Se stabilizziamo prima il sistema emostatico di un ferito medio grave o grave, ossia ancor prima di una forte perdita di sangue, si può magari prevenire che si verifichi un peggioramento più tardi in ospedale. Che la somministrazione dell'acido tranexamico già sul posto potesse essere sensato lo si supponeva, ma ora ne abbiamo la certezza.

E se lo studio avesse dimostrato l'opposto?

Allora, in futuro ci avremmo rinunciato. Sarebbe un trattamento inutile. Nella moderna medicina d'emergenza preospedaliera non si tratta più di sottoporre il ferito sul posto a più cure possibili, ma di non perdere tempo, di fare solo ciò che è indispensabile alla sopravvivenza e di guadagnare più tempo per il trasporto aereo e i pros-

simi trattamenti in ospedale. Il tempo stringe: più è grave una persona e più ha bisogno di raggiungere un ospedale idoneo alle terapie vitali.

In che altro modo la scienza serve alla Rega?

L'anno passato, in collaborazione con l'ospedale Insel di Berna, all'elibase Rega Berna abbiamo sperimentato l'uso di un laringoscopio dotato di video. Negli ospedali svizzeri la tecnica d'intubazione videosupportata è in uso da parecchio tempo. Con C-Mac abbiamo a disposizione un apparecchio tecnicamente evoluto e robusto, utilizzabile anche fuori ospedale e con ogni condizione meteo.

Il video laringoscopio è utile anche fuori ospedale?

Sì, assolutamente. Sull'arco di un anno il nostro equipaggio bernese l'ha testato con successo durante gli interventi di soccorso. Lo ha fatto sia alla forte luce del sole, sia sui campi innevati per verificare se anche in queste condizioni estreme, l'immagine sul display fosse visibile. Fra poco, l'ultima versione del C-Mac farà parte dell'attrezzatura standard nei nostri elicotteri di salvataggio e nei jet ambulanza.

Cosa significa l'introduzione di questo nuovo apparecchio per la Rega?

Il video laringoscopio C-Mac facilita di molto l'intubazione al team medico. Le immagini video possono essere viste non solo dal medico che esegue l'intubazione, ma anche dai paramedici nell'elicottero e dal personale infermieristico nel jet ambulanza.

I progetti vertono tutti sull'introduzione di nuove pratiche mediche o di nuove apparecchiature?

No, per niente. Per scoprire nuovi possibili miglioramenti dobbiamo esaminare regolarmente tutte le cure preospedaliere in atto, sottoponendole a una nuova valutazione. Una ricerca effettuata nel 2015 insieme alla Clinica universitaria di Zurigo riguardava la nostra terapia del dolore durante gli interventi, atta a sapere dopo quanto

tempo faceva effetto e come la percepivano i pazienti.

E allora, è risultato che c'è ancora del potenziale?

Naturalmente, dopotutto possiamo e vogliamo sempre progredire. Inoltre, in questo settore siamo sempre confrontati con delle nuove possibilità. Durante il Campionato mondiale di sci alpino 2017 a S. Moritz dove la Rega faceva parte del dispositivo di soccorso e trattamento degli sportivi di punta, abbiamo testato per la prima volta l'uso di analgesici attraverso le mucose nasali. Un trattamento finora usato soprattutto per i bambini feriti, così da lenire in fretta forti dolori e non più dovere perdere tempo nel posare dapprima l'accesso venoso mediante flebo. Sono rimasto impressionato dall'effetto sorprendentemente rapido.

E voi, come venite a conoscenza di tutte le nuove tecnologie?

Curiamo lo scambio regolare con tutti gli altri esperti europei in medicina d'emergenza preospedaliera. L'anno scorso, la Rega ha ospitato e organizzato il "2. Simposio dell'Europa centrale del soccorso aereo". Sono arrivati esperti della medicina d'emergenza preospedaliera da tutt'Europa per tenere conferenze e relazioni sugli ultimi sviluppi del ramo specializzato. In fondo, tutti noi abbiamo la medesima visione: con i metodi di cura più efficienti e con l'aiuto delle ultime tecnologie vogliamo salvare più vite umane possibili. Ci riempie di gioia che proprio negli ultimi anni, la Rega abbia potuto dare un contributo notevole.

Prime prestazioni mediche sul luogo d'infortunio: grazie alle nozioni scientifiche, i soccorritori possono curare feriti e malati ancora più efficacemente.





La Rega a portata di mano

Ogni anno, oltre 3,3 milioni di sostenitrici e di sostenitori appoggiano la Rega. Un sostegno d'importanza vitale: senza sostenitori, niente Rega. Di conseguenza il valore del contatto con la popolazione, con le sostenitrici e con i sostenitori e con quanti lo volessero diventare, per la Rega è immenso. Molti sono i modi per mantenere vivo questo contatto: giornate delle porte aperte di una delle elibasi, visite guidate al Rega-Center, oppure tramite il Magazine 1414.

Settembre 2016, giornata delle porte aperte all'elibase Rega Berna. Un padre con i suoi due figli dà un'occhiata al cockpit dell'elicottero di salvataggio del tipo EC 145. Un pilota d'elicottero in tuta rossa li affianca e spiega loro il funzionamento durante un intervento di soccorso dei vari comandi e mezzi tecnologici. Il sole di mezzogiorno è a picco e la temperatura ha superato i 30 gradi centigradi. Il personale della

Rega distribuisce bicchieri d'acqua fra gli ospiti che fanno la coda davanti al jet ambulanza. Attendono pazienti il loro turno per entrare nel jet. In cabina, un equipaggio di due piloti jet, un medico d'urgenza e uno specialista di cure intensive raccontano come si svolge il ritorno in patria di pazienti da tutto il mondo e quale equipaggiamento hanno a disposizione per le cure mediche a bordo del jet Rega.

Quel giorno di fine estate, oltre 9'500 persone hanno accolto l'invito alla giornata delle porte aperte, approfittando dell'opportunità di vedere da vicino una elibase e la flotta della Rega. Per una volta, gli equipaggi non sono in missione per persone in situazioni d'emergenza, ma per rispondere alle domande delle persone in visita, gran parte di loro con tessera di sostenitore Rega. Ascoltano, rispondono, spiegano a grandi e piccoli lo svolgimento di una giornata lavorativa. «Qual è stato l'intervento più difficile?» «Quanto è lungo il cavo del verricello?»

«Qual è la velocità del jet ambulanza?» Le domande sono diverse come sono diversi i visitatori: famiglie, appassionati d'aeronautica con al collo macchine fotografiche da professionisti, pensionati ed ex collaboratori, uniti in una massa colorata, accomunati dal grande interesse per la Rega.

Lavoro professionale anche dietro le quinte

A far sì che la Rega per una giornata sia per così dire a portata di mano e sia possibile scoprire come vivono le persone che indossano le tute rosse dei piloti d'elicottero e le divise bianche di quelli dei jet, ci pensa il personale del settore "Comunicazione e sostenitori". I sei team di questo settore della Rega sono incaricati delle relazioni pubbliche, di cui fanno parte anche le giornate delle porte aperte presso le elibasi.

Il team ha elaborato il progetto, organizzandolo nei minimi dettagli. Dall'infrastruttura e l'approvvigionamento

Grande affluenza alla giornata delle porte aperte: all'elibase Rega Berna, i visitatori ammirano il jet ambulanza da vicino.

per i quasi diecimila visitatori, al bus navetta che li trasporta gratuitamente dalla stazione ferroviaria alla base e ritorno, fino ai bicchieri d'acqua per chi è in fila davanti al jet Rega.

Nei giorni come questi è coinvolto attivamente anche il team del servizio stampa: l'addetto stampa è a disposizione dei giornalisti interessati che mette in contatto con il capo base e altri membri dell'equipaggio per interviste, riprese video e fotografie. Chi non è stato presente alla giornata all'elibase potrà così informarsi sull'evento leggendo i giornali o seguendo i servizi alla radio e alla tv.

Portare a casa un ricordo della Rega

La giornata delle porte aperte alla Rega non è pensata solo per un contatto ravvicinato; chi vuole, può portarsi a casa anche un ricordo concreto. Accanto all'hangar dell'eliporto Rega Berna si trova un rimorchio trasformato in Shop Rega mobile. Fra i souvenir preferiti si trovano i modellini degli elicotteri rosso-bianchi e un "classico" nell'assortimento sin dagli anni 1980, il libro per bambini "Globi bei der Rettungsflygwacht" (in tedesco).

Tutti i prodotti dello Shop Rega si trovano anche in Internet, e sono ideati e gestiti da una collaboratrice Rega. Insieme a due colleghe del team Marketing cura tutti gli aspetti del marchio Rega: chi è autorizzato a servirsi del logo? Qual è l'aspetto ufficiale dei velivoli, delle divise e dell'abbigliamento? Dopotutto, il marchio Rega è fra i più preziosi e conosciuti in Svizzera, da trattare con attenzione e cura. Accanto allo Shop Rega mobile si trova pure uno stand informativo curato da personale del centro sostenitori che risponde a tutte le domande: «Sì, ora tutti i membri inclusi in una tessera famiglia ricevono

una tessera personale». «Vede, la Rega non è una compagnia d'assicurazioni, ma una fondazione di pubblica utilità». «No, la Rega non riceve sussidi statali». Naturalmente, chi non ha ancora una tessera di sostenitrice o sostenitore, può iscriversi sul posto.

Collaboratrici e collaboratori come ambasciatori

L'interesse pubblico nei confronti della Rega è molto grande tutto l'anno e non si limita ai giorni delle porte aperte. Ce ne rendiamo conto, e pertanto diamo molta importanza nel mantenere un buon rapporto con la popolazione. V'è per esempio la possibilità di partecipare a una visita guidata del Rega-Center all'aeroporto di Zurigo o ad una delle dodici elibasi in tutta la Svizzera. È un'offerta molto apprezzata: ogni anno, oltre 20'000 persone partecipano

alle 1'200 visite guidate offerte. Agli interessati si dà così la possibilità di sbirciare dietro le quinte del soccorso aereo svizzero. La Rega a sua volta può presentarsi ai suoi tesserati e, offrendo la visita come omaggio, può restituire loro qualcosa. I relatori di queste visite sono tutti collaboratori della Rega, dal pilota di jet al responsabile della logistica e al pensionato. Tutti hanno in comune una forte identificazione, possiedono le nozioni e la motivazione ad entusiasmare il prossimo per la Rega.

Gli stessi relatori portano la "loro" Rega in giro per la Svizzera. Presenziando con uno stand a una trentina di fiere all'anno, avvicinano la Rega al grande pubblico consigliando e informando i visitatori personalmente. Così fanno anche le collaboratrici e i collaboratori del centro sostenitori che



Collaboratori quali ambasciatori della Rega: alla giornata delle porte aperte il medico che opera sull'elicottero per una volta non si occupa di casi d'emergenza, ma di rispondere alle domande dei fan.

rispondono al telefono o via e-mail a tutte le richieste dei 3,3 milioni di tesserati. All'inizio dell'anno, dopo l'invio delle nuove tessere di sostenitore tutte le linee lampeggiano di continuo. Nei giorni di punta, al centro sostenitori giungono fino a 8'000 chiamate e 3'000 messaggi e-mail. Mettiamo che anche solo una persona su dieci comunichi un cambiamento perché ha traslocato, si è sposata o vuole annunciare la nascita d'un nuovo membro della famiglia, significa che si dovranno fare circa 330'000 adeguamenti nel sistema della gestione sostenitori. Questo lavoro si svolge nel Rega-Center all'aeroporto di Zurigo, nel piano sotto la centrale operativa della Rega.

Un gesto di solidarietà

Lì accanto, si trova la produzione del Magazine 1414 con il quale la Guardia

aerea svizzera di soccorso Rega spiega alle sostenitrici e ai sostenitori la quotidianità dei soccorritori e racconta di interventi e dei destini di coloro ai quali, grazie al sostegno delle sostenitrici e dei sostenitori, la Rega ha potuto portare aiuto. Il contributo di sostenitore è anche un grande gesto di solidarietà: se non si ha mai bisogno d'aiuto personalmente, è però bello pensare che può servire a qualcun altro. Talvolta, il gesto di solidarietà è veramente straordinario, per esempio quando la Rega riceve donazioni di tesserati che offrono un contributo a parte, oppure quando qualcuno desidera fare un legato alla Guardia aerea svizzera di soccorso. Donatori e testatori possono rivolgersi a una collaboratrice specializzata nel trattare questioni di sostenitrici e sostenitori riguardanti donazioni ed eredità.

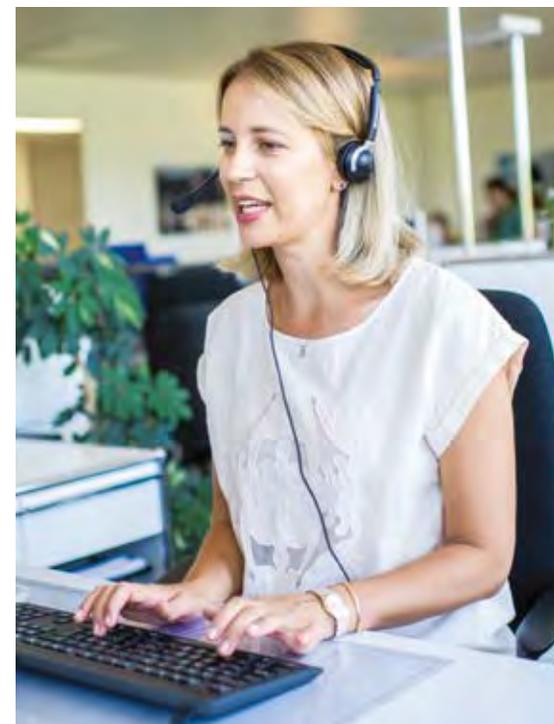
Il sostegno della popolazione consente alla Rega di volare

Uno sguardo alla storia della Guardia aerea svizzera di soccorso svela che la solidarietà della popolazione svizzera esiste da tanto tempo e, anzi è alla base della Rega. Nel 1955, tre anni dopo la fondazione della Guardia aerea svizzera di soccorso, i pionieri della Rega organizzarono una manifestazione pubblica nel golfo del lago di Zurigo. Oltre un quarto di milione di spettatori ammirati di ogni età seguirono lo spettacolo dalla riva del lago. Da un DC-3 della Swissair si lanciarono dei paracadutisti finendo in un punto preciso nell'acqua. Da un elicottero vennero calati dei cani da valanga e depositati su delle zattere di legno e, infine con reti appese all'elicottero recuperarono dall'acqua del lago dei coraggiosi volontari.



Presenza alle fiere pubbliche: i relatori coinvolgono i visitatori avvicinandoli alla "loro" Rega.

8'000 chiamate nei giorni di punta: il centro sostenitori risponde alle domande concernenti il tesseramento Rega in diverse lingue.





Relatori dalle proprie file: ogni anno collaboratrici e collaboratori accompagnano oltre 20'000 interessati durante le visite guidate del Rega-Center e delle diverse elibasi Rega.

L'allora presentazione dei mezzi del soccorso aereo ebbe un successo enorme. Non solo fece aumentare la notorietà in modo significativo, ma le consentì pure di procurarsi i mezzi finanziari di cui aveva urgente bisogno. Negli anni successivi però, i costi correnti del soccorso aereo superarono le possibilità dell'associazione, mettendone a rischio l'esistenza a lungo termine. Pertanto, nel 1966 la Rega fece appello alla popolazione per un dono di 20 franchi svizzeri per persona. Fu la nascita di un sistema di volontariato, valido tutt'ora.

Si fa sostenitore solo chi conosce la Rega

Oggi, le relazioni pubbliche comprendono molti settori in più rispetto al passato. Si va dal design delle tessere all'accompagnamento d'un paziente da parte del Servizio sociale e d'assistenza della Rega.

Dall'introduzione del tesseramento nell'anno 1966, la famiglia dei tesserati è in costante crescita. Oggi come allora vale: senza sostenitrici e sostenitori la Rega non può esistere. Sono loro che

coprono oltre la metà dei costi globali e rendono possibile l'operatività permanente della Rega. È grazie a loro che la Rega può rimanere indipendente e porre al centro del proprio operato il bene dei pazienti. Questo sostegno non è tuttavia un'ovvietà ma va continuamente "meritato". Ogni anno, a seguito di decessi scadono circa 15'000 tessere senza rinnovo.

Per poter garantire anche in futuro il soccorso aereo medicalizzato, il numero di sostenitrici e di sostenitori deve continuare a crescere. Per la Rega la comunicazione aperta e la vicinanza alla popolazione e alla famiglia dei tesserati è essenziale. Solo chi conosce la Rega e sa che il tesseramento è una cosa buona e preziosa, la sostiene, facendo sì che anche le generazioni future possano contare su una delle organizzazioni di soccorso aereo medicalizzato più all'avanguardia al mondo.

Il soccorso aereo medicalizzato

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

Con l'ampio supporto della popolazione, la Guardia aerea svizzera di soccorso ha tutti i requisiti per svolgere i compiti del salvataggio aereo, condizionato dalla conformazione geologica molto variata del nostro paese. Con uno staff di professionisti e una flotta dell'ultima generazione, la Rega assicura la disponibilità permanente, copre i costi di costruzione e rinnovamento della fitta rete di elibasi e perfeziona di continuo il soccorso aereo.

La Rega soccorre le persone in emergenza ovunque con i propri mezzi sia possibile salvare vite e salvaguardare e proteggere la salute. Si orienta ai principi della Croce Rossa e aiuta chiunque, senza distinzione tra persone, capacità finanziaria, posizione sociale, nazionalità, razza, religione o convinzione politica. Conta unicamente l'emergenza in cui si trovano le persone da soccorrere. Le aeroambulanze e gli elicotteri di salvataggio sono mezzi di trasporto veloci, confortevoli ed efficienti. Il loro uso mirato contribuisce a contenere i costi di malattie e infortuni.

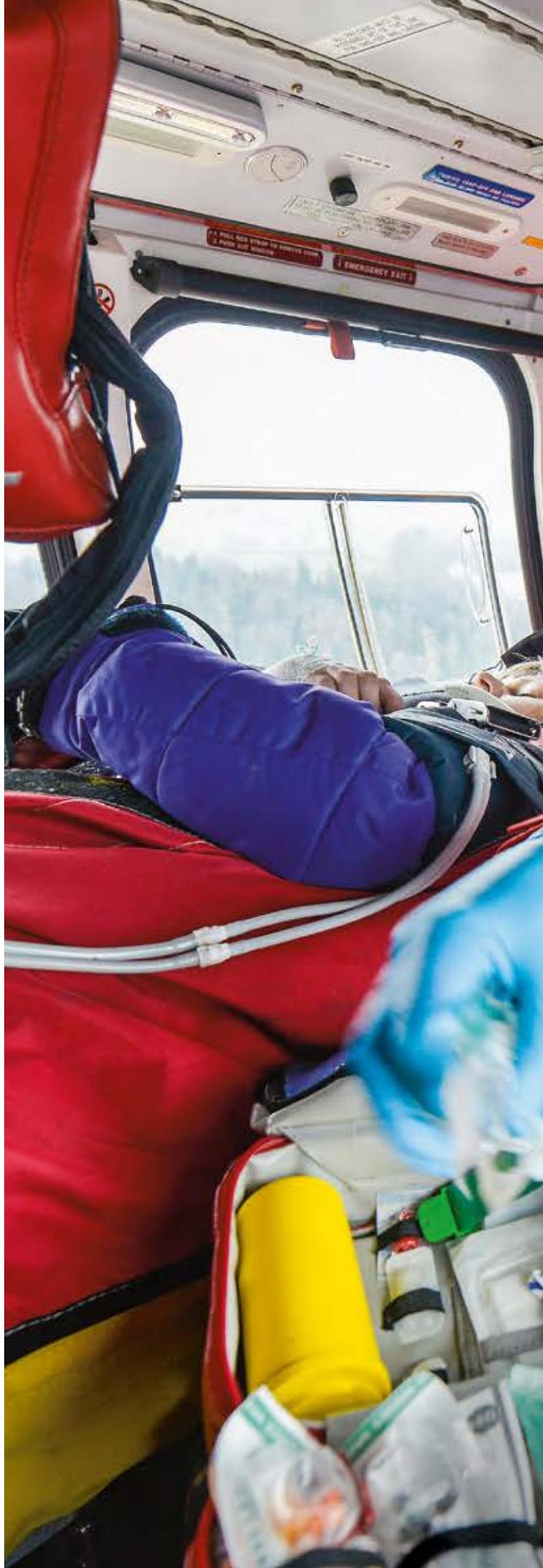
La Rega è una fondazione indipendente, privata e di pubblica utilità. Grazie ai 3,376 milioni di sostenitrici e sostenitori è radicata profondamente nella popolazione svizzera. Dal 1981, la Rega è membro della Croce Rossa Svizzera. Senza sussidi statali ed essendo politicamente indipendente fornisce un servizio pubblico. La sua opera contribuisce alla qualità degli spazi abitativi, economici e turistici della Svizzera.

Le cifre del 2016

Numero missioni organizzate	15'093
con elicotteri	11'055
con aeroplani	1'249
altri interventi ¹	2'789
Contributi dei tesserati (mio. CHF)	96.6
Numero sostenitori (mio.)	3.376
Numero dipendenti ²	357
Risultato d'esercizio (mio. CHF)	155
Costi di gestione (mio. CHF)	150
Utile (mio. CHF)	5.4
Somma di bilancio (mio. CHF)	564

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

² Posti a tempo pieno, a fine dicembre





Solidale, premurosa, professionale, competente, svizzera

Potete contare sulla Rega.

Ubicazioni

Le elibasi della Rega

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

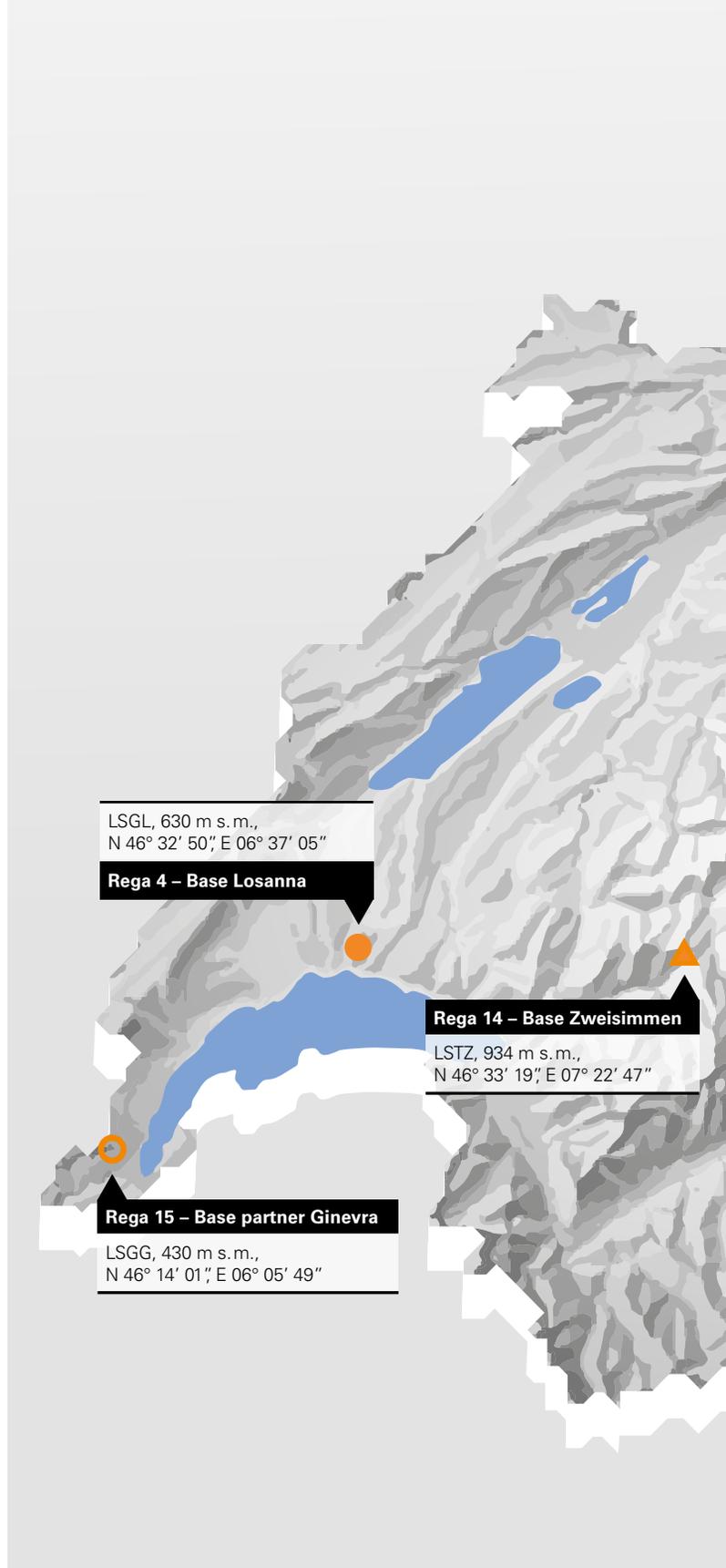
Alle elibasi si trova un equipaggio Rega composto di pilota, paramedico e medico d’urgenza, pronti in ogni momento a portare il soccorso aereo medicalizzato a chi si trova in situazione d’emergenza.

Il Rega-Center

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

Centrale operativa

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



La flotta della Rega

Elicotteri basi di pianura



Airbus Helicopters EC 145 (già Eurocopter)

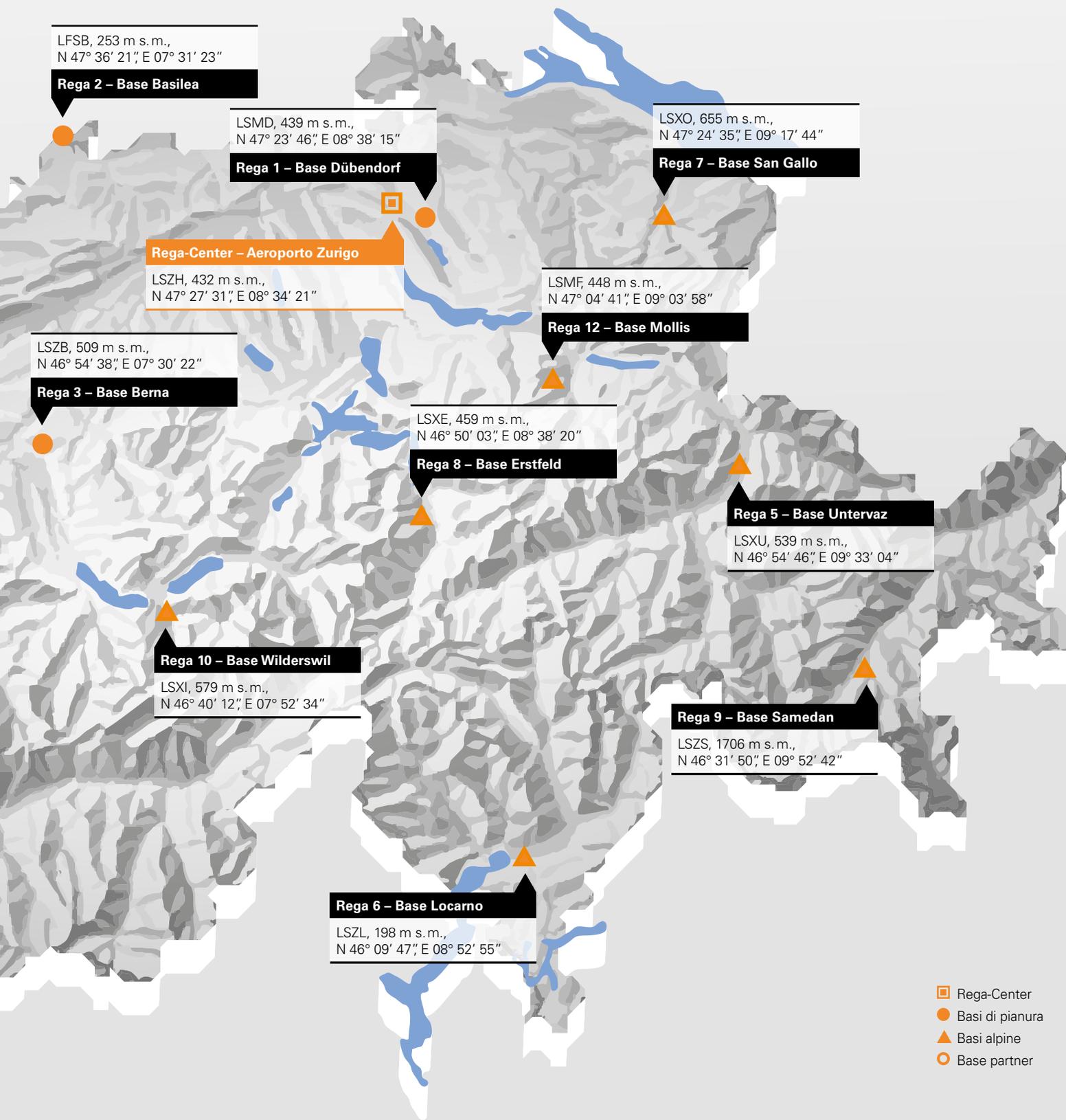
Numero elicotteri:	6
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	11 m
Lunghezza totale:	13,03 m
Altezza:	3,95 m
2 turbine, potenza al decollo:	Arriel 1E2, 2 x 720 CV
Velocità di crociera:	220 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg

Elicotteri basi alpine



AgustaWestland Da Vinci

Numero elicotteri:	11
Posti pazienti:	1 sdraiato, 1 seduto
Diametro rotore:	10,83 m
Lunghezza totale:	12,96 m
Altezza:	3,40 m
2 turbine, potenza al decollo:	Pratt & Whitney, 2 x 778 CV
Velocità di crociera:	235 km/h
Verricello:	90 m di cavo, 270 kg



Scuola di volo elicotteri



Airbus Helicopters H125

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

Aeroambulanze



Challenger CL-604

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

La Rega in Svizzera



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

Gli elicotteri di salvataggio sono richiesti in territori montagnosi di difficile accesso, come pure sulle autostrade e negli agglomerati. Le 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 2016 (Totale 9'045 pazienti)

1'373

Infortuni sport invernali

648 Infortuni in montagna

931 Infortuni sul lavoro

762 Incidenti stradali

1'282

Altri incidenti

4'049

Malattie



La Rega nel mondo



Ovunque nel mondo, la Rega costruisce un ponte verso la patria per le persone in emergenza. Le sue tre aeroambulanze del tipo Challenger CL-604 volano esclusivamente per trasportare pazienti con indicazioni mediche. L'equipaggio consiste sempre in almeno due piloti, un medico e un/una paramedico. La Rega è in grado di trasportare pazienti in condizioni di salute anche molto critiche. Poiché ogni volo comporta un certo rischio, simili trasporti vanno preparati e chiariti da medici esperti.

Non sempre è necessario ricorrere a un'aeroambulanza. Molti pazienti possono ritornare a bordo di un aereo di linea, assistiti in modo professionale e competente da personale medico della Rega.

In caso di problemi sanitari all'estero, la Rega aiuta anche con consulenze telefoniche gestite dal management delle urgenze mediche. I medici consulenti sono disponibili 24 ore su 24. Insieme con i medici locali all'estero e con i pazienti trovano soluzioni, per esempio segnalando una clinica idonea sul posto.

A patto che ci sia la necessaria capacità materiale, la Rega mette a disposizione di committenti esteri il suo know-how e la propria flotta. Questi interventi aiutano a mantenere alte le nozioni degli equipaggi e a diffonderle. Inoltre contribuiscono alla copertura dei costi.

Emergenze mediche all'estero 2016 (Totale 2'510 pazienti)

1'223

pazienti rimpatriati con jet ambulanza
o aerei di linea

1'287

Management
delle urgenze mediche



Senza sostenitori niente Rega

Con il loro contributo annuo, le sostenitrici e i sostenitori permettono alla Rega di esistere. Le consentono di volare per il bene della popolazione svizzera.

Non è possibile coprire i costi di un salvataggio aereo professionale, attivo 365 giorni l'anno e 24 ore al giorno, con personale altamente qualificato, mezzi di soccorso avanzati e una fitta rete di basi aeree. Negli anni '60, quando l'ancor giovane Guardia aerea svizzera di soccorso ebbe grandi difficoltà finanziarie, anziché con sussidi statali si salvò grazie alle donazioni private. Da allora sono le sostenitrici e i sostenitori ad assumersi il "deficit" della Rega con i loro contributi. La somma delle loro quote corrisponde al 60 per cento del budget annuale della Rega. I rimanenti costi sono assunti per la maggior parte da terzi garanti, quali assicurazioni malattia, infortuni o di viaggio, con il pagamento delle prestazioni date.

Il sistema è collaudato: alla Rega resta uno spazio di manovra e l'indipendenza nello svolgimento dei suoi compiti, permettendole di concentrarsi sul bene dei pazienti. Dalla costituzione della Rega, la quota di sostenitore è aumentata una sola volta e da 25 anni è invariata.

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

A pagina 38 si trova il Regolamento sostenitori.

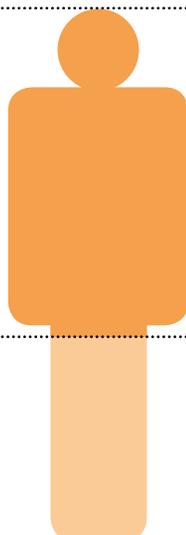
La copertura dei costi della Rega 2016

CHF 97 mio. (62%)

Quote e donazioni dei sostenitori

CHF 58 mio. (38%)

Terzi garanti e altri ricavi





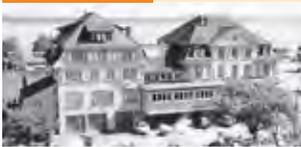
Un grazie di cuore a tutte e a tutti
i 3'376'000 tesserati che con i loro
contributi consentono alla Rega
di volare.

Aderite anche voi: www.rega.ch

Pietre miliari

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

> 27.4.1952



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

> 1952



La GASS è pronta al decollo Il 25 dicembre, il Dr. Rudolf Bucher, direttore della Guardia aerea svizzera di soccorso annuncia via radio Beromünster che paracadutisti ed elicotteri sono pronti ad intervenire.

> 1953



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

> 1955



Grande esercitazione pubblica In marzo, oltre 300'000 spettatori osservano per tre giorni le esercitazioni sopra il golfo del lago di Zurigo. Le giornate servono a procurare mezzi finanziari per la GASS

> 1956



Aiuto dopo una catastrofe negli USA Dopo un incidente aereo nell'insospitale Gran Canyon, alcuni pionieri della Guardia aerea svizzera di soccorso recuperano le spoglie mortali di 128 persone.

> 1957



Il primo elicottero proprio Una colletta nazionale dell'Unione svizzera delle società di consumo (oggi Coop) rende possibile l'acquisto d'un elicottero del tipo Bell-47 J per il soccorso alpino, affidato a Hermann Geiger.

> 1960



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

> 1960



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

> 1966



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

> 1968



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

> 1971



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

> 1971



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

> 1973



Elicottero a due turbine Con il Bolkow BO-105C, alla Rega iniziò l'era degli elicotteri biturbina: qui sul tetto della clinica pediatrica di Zurigo.

> 1973



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

> 1979



La Rega diventa fondazione di utilità pubblica L'associazione si trasforma in fondazione. Fritz Bühler è il primo presidente del consiglio di fondazione. Dal 1981, la Rega è anche membro corporativo della Croce Rossa Svizzera.

> 1980



Fritz Bühler è morto Il 23 agosto il grande organizzatore battagliaio del soccorso aereo muore del tutto inaspettatamente a 72 anni durante un evento aziendale.

> 1980

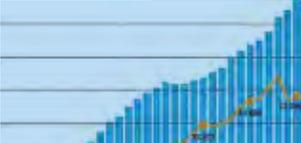
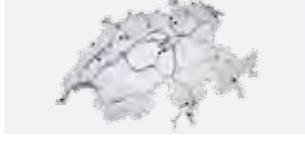


Un salvataggio alla "Hitchcock" Un paracadutista è rimasto impigliato con una corda nella coda d'un piccolo aereo. Il soccorritore calato dall'elicottero Rega riesce a liberarlo, tagliando la corda.

> 1984



Aeroambulanza per lunghi tragitti Il Challenger CL-600 HB-VFW è attrezzato per lunghi tragitti con più pazienti. A Ginevra è battezzato col nome di "Fritz Bühler".

<p>1985</p> 	<p>Il "muro del suono" di 1'000'000 tesserati Il successo dell'affiliazione continua. Il 23 agosto la Rega emette la milionesima tessera.</p>	<p>2009</p> 	<p>Un apparecchio cuore-polmoni mobile a bordo Per la prima volta con l'eliambulanza Rega è possibile trasportare pazienti gravissimi, allacciati all'apparecchio cuore-polmoni.</p>
<p>1987</p> 	<p>Visori notturni per gli elicotteri La Rega è la prima organizzazione di soccorso aereo al mondo a dotare i suoi elicotteri di visori notturni, rendendo più sicure le missioni di notte.</p>	<p>2010</p> 	<p>300'000^{ma} missione L'eliambulanza Rega porta a casa nel canton Vaud due gemellini nati nella clinica pediatrica di Lucerna.</p>
<p>1987</p> 	<p>Entrano in circolazione gli Hawker 800 Le due nuove aero-ambulanze sostituiscono i Lear-35. Le cabine più spaziose e l'autonomia di volo maggiore miglioreranno il servizio ai pazienti.</p>	<p>2011</p> 	<p>All'ospedale Insel in "volo cieco" 27 luglio: grazie alla navigazione satellitare GPS, la Rega può atterrare all'ospedale Insel di Berna in condizioni di pessima visibilità.</p>
<p>1992</p> 	<p>La nuova flotta degli Agusta Il 14 agosto, l'elibase Untervaz (GR) riceve il primo dei 15 elicotteri biturbina del tipo Agusta A 109 K2.</p>	<p>2012</p> 	<p>Sistema di gestione degli interventi di punta Con i nuovi sistemi integrati, gli allarmi sono in gran parte digitalizzati e il coordinamento dei salvataggi è ancora più efficiente.</p>
<p>1996</p> 	<p>Il primo giro del mondo In 43 ore, la Rega trasporta tre pazienti, uno dopo l'altro, facendo con il Challenger CL-600 per la prima volta il giro del mondo.</p>	<p>2013</p> 	<p>Il simulatore di volo per AW Da Vinci stabilisce nuovi parametri nella formazione dei piloti. Si esercitano in modo realistico ed efficace nel volo strumentale e affrontano situazioni d'emergenza, senza rischi e inquinamento ambientale.</p>
<p>1997</p> 	<p>Nuovo Rega-Center a Zurigo-Kloten Per la prima volta, hangar, centrale operativa, tecnica, logistica, centro dei sostenitori e amministrazione sono riuniti sotto un solo tetto.</p>	<p>2014</p> 	<p>È stata inaugurata la nuova incubatrice mobile della Rega Serve per il trasporto di neonati e nati prematuri con il jet o con l'elicottero, accompagnati da personale medico specializzato.</p>
<p>2002</p> 	<p>Tre nuovi Challenger CL-604 Tre nuovi aerei identici del costruttore canadese Bombardier sostituiscono la flotta di aeroambulanze vecchie di 15 anni.</p>	<p>2015</p> 	<p>Tre Challenger 650 per la Rega Nel 2018, la flotta dei CL-604 rivelerasi estremamente affidabile, sarà sostituita dall'ultimo modello di Bombardier, dotato di turbine modificate e dell'avionica di ultima generazione.</p>
<p>2002</p> 	<p>Cinque Eurocopter EC 145 Per le elibasi di pianura, la Rega ordina dal costruttore Eurocopter i primi cinque spaziosi elicotteri di salvataggio. Più tardi vi si aggiungerà una sesta macchina.</p>	<p>2015</p> 	<p>La Rega ordina tre elicotteri AW169-FIPS non meteodipendenti Di Leonardo (già AgustaWestland) dotati del sistema anti-ghiaccio, che saranno pronti all'intervento nel 2021.</p>
<p>2004</p> 	<p>Tsunami nell'Asia del Sudest Grande impegno per la Rega. Per dieci giorni, 16 equipaggi medici si prodigano sul posto. Nel corso di una settimana rimpatriano 60 pazienti.</p>	<p>2016</p> 	<p>Soccorrere con scarsa visibilità con la rete di rotte aeree IFR Dal dicembre 2016, di giorno sono accessibili agli elicotteri due corridoi di volo del Low Flight Network, una rete di rotte basata sulla navigazione satellitare.</p>
<p>2009</p> 	<p>L'AgustaWestland Da Vinci è il nuovo elicottero d'alta quota La Rega acquista dal costruttore AgustaWestland undici elicotteri di questo tipo per le elibasi alpine.</p>	<p>2016</p> 	<p>Sei H145 per le basi di pianura In sostituzione della flotta di pianura, la Rega acquista sei H145 della Airbus Helicopters. Il modello successivo più potente dell'EC 145 entrerà in servizio nel 2018.</p>





Rapporto annuale 2016

Attività 2016	28–31
Immagine aziendale	32
Consiglio di fondazione	33
Governance & Compliance	34–35
La Rega 2016	36
Direzione	37

Attività 2016

La Rega ha alle spalle un anno impegnativo, denso di interventi: nel 2016 la centrale operativa ha organizzato 15'093 missioni (+0,3%), una cifra questa superiore all'anno precedente e mai raggiunta prima d'ora. Gli elicotteri di salvataggio e i jet ambulanza hanno trasportato in totale 10'075 pazienti (-1,0%). Nel 2016, la Rega ha portato urgente soccorso aereo medicalizzato, in media a 28 pazienti al giorno.

Elicotteri

Rispetto all'anno precedente, l'attività degli elicotteri si è leggermente ridotta (11'055, -1,2%). Mentre il numero degli interventi secondari³ (+0,4%) è rimasto praticamente invariato, quello degli interventi primari² è diminuito leggermente (-2,8%). Per contro, nel settore trasporti speciali di medicina intensiva, la Rega ha registrato un aumento del dieci per cento (286 missioni). Si tratta ad esempio di cosiddetti trasporti

ECMO per pazienti allacciati alla macchina cuore-polmoni, missioni per neonati e nati prematuri nell'incubatrice mobile, come pure trasporti con pazienti collegati alla pompa a palloncino intraaortale (IABP). Quasi un intervento su quattro si è svolto durante la notte. Sono leggermente aumentati i voli in favore dei contadini di montagna (+5,3%). Per questi trasporti di mucche ferite o morte, la Rega incarica delle imprese di trasporti commerciali con elicottero.

Aeroplani

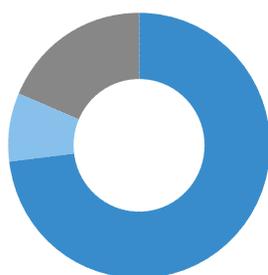
Nel 2016, i tre jet ambulanza della Rega hanno eseguito più voli (858, +4,6%), trasportando più pazienti dell'anno precedente (869, +5,3%). Nell'anno trascorso i Challenger CL-604 hanno volato in totale 4'290 ore (+4,2%), ossia come non mai dalla loro entrata in servizio nel 2003. L'alto numero di ore di volo si spiega con diverse missioni

con voli a lungo raggio. Infatti, nel 2016, gli equipaggi dei jet hanno accompagnato tre volte dei pazienti sul volo di ritorno in patria dall'Australia, rispettivamente dalla Nuova Zelanda. Altri voli di rimpatrio di persone in emergenza li hanno portati a destinazioni in tutti i continenti, fra cui Bhutan, Nepal, Mauritius, Cile, le Filippine, l'Africa meridionale e le Isole caraibiche.

Rispetto all'anno in esame, anche il numero dei pazienti rimpatriati a bordo di aerei di linea è cresciuto nettamente (354, +12,0%). Si ricorre a questa alternativa economica ed ecologica al jet ambulanza quando lo stato di salute del paziente è sufficientemente stabile: non si devono temere delle conseguenze negative per il paziente e gli altri viaggiatori e a bordo dell'aereo di linea sono disponibili abbastanza posti liberi.

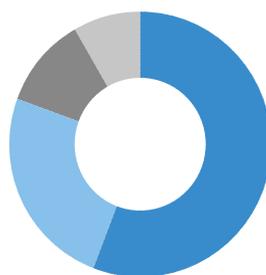
Nel 2016 la Rega ha organizzato in media ogni giorno tre interventi con aeroplani.

Numero interventi



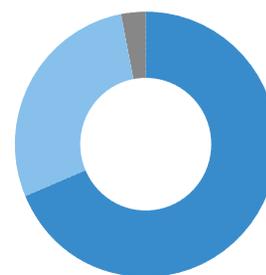
	2016	2015	+/-
Interventi totali	15'093	15'053	0.3%
■ Elicotteri	11'055	11'186	-1.2%
■ Jet/linea	1'249	1'167	7.0%
■ Altri interventi ¹	2'789	2'700	3.3%

Interventi con elicotteri



	2016	2015	+/-
Interventi totali	11'055	11'186	-1.2%
di cui notturni	2'194	2'215	-0.9%
■ Interventi primari ²	6'178	6'353	-2.8%
■ Interventi secondari ³	2'744	2'734	0.4%
■ Voli per contadini di montagna	1'221	1'160	5.3%
■ Interventi speciali ⁴	912	939	-2.9%

Interventi con aeroplani



	2016	2015	+/-
Interventi totali	1'249	1'167	7.0%
■ Aeroambulanze	858	820	4.6%
■ Aerei di linea	356	321	10.9%
■ Aerei charter	35	26	34.6%

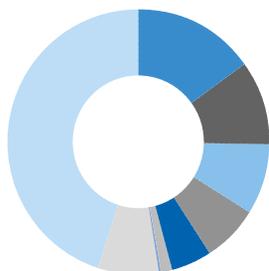
¹ Altri interventi: trasporti con autoambulanze, interventi in favore del Club alpino svizzero, Spéléo-Secours, Redog ecc.

² Interventi primari: soccorso d'emergenza direttamente sul luogo

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

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

Pazienti trasportati Interventi primari/secondari elicotteri



	2016	2015	+/-
Totale pazienti	9'045	9'208	-1.8%
■ Infortuni sport invernali	1'373	1'494	-8.1%
■ Infortuni sul lavoro	931	944	-1.4%
■ Incidenti stradali	762	805	-5.3%
■ Infortuni in montagna	648	651	-0.5%
■ Infortuni sport	441	392	12.5%
■ Incidenti aerei	124	139	-10.8%
■ Cadute di valanghe	34	39	-12.8%
■ Altre cause	683	759	-10.0%
■ Malattie	4'049	3'985	1.6%

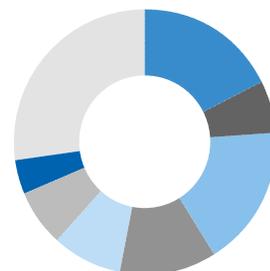
Emergenze mediche all'estero

	2016	2015	+/-
Totale pazienti	2'510	2'431	3.1%
■ Consulenza medica	1'287	1'288	0.0%
■ Rimpatrio	1'223	1'143	7.0%

Rimpatri

	2016	2015	+/-
Totale pazienti	1'223	1'143	7.0%
■ Aeroambulanza Rega	869	825	5.3%
■ Voli di linea accompagnati	161	138	16.9%
■ Voli di linea non accompagnati	193	180	7.2%

Pazienti trasportati/accompagnati aeroplani



	2016	2015	+/-
Totale pazienti	1'030	963	7.0%
■ Lesioni estremità	183		
■ Traumi cranio-cerebrali	65		
■ Altre ferite	176		
■ Malattie cardio-circolatorie	124		
■ Malattie infarto/ictus	88		
■ Malattie gastro-intestinali	73		
■ Malattie da tumori maligni	41		
■ Altre malattie	280		

Consulenza fornita dai medici della Rega

Ogni rimpatrio dall'estero è preceduto da approfonditi chiarimenti da parte di uno dei 13 medici consulenti della Rega. Insieme alla centrale operativa, il medico di turno decide se il ritorno in patria del paziente è necessario e ragionevole e, nel caso affermativo, si stabilisce con quale mezzo. Anche i medici consulenti, come i capi intervento nelle 24 ore lavorano a turni. Nel 2016 i medici consulenti hanno consigliato 2'510 pazienti in situazione d'emergenza medica (+3,1%). Dopo i chiarimenti da parte dei medici sono stati rimpatriati 1'223 pazienti (+7,0%) con il jet ambulanza oppure a bordo di un aereo di linea. I propri consulenti medici hanno dunque assistito ogni giorno in media sette nuovi pazienti con problemi sanitari all'estero.

Alcune assicurazioni sottopongono ai medici della Rega certe situazioni acute di loro assicurati infortunati o malati all'estero, anche se non si tratta

di tesserati. La Rega allora fornisce un parere dal punto di vista medico, mentre spetta all'assicurazione decidere se e in che modo si farà il rimpatrio.

Variazioni del numero di interventi e pazienti

I numeri dei pazienti e degli interventi non sono identici. Ciò è dovuto al fatto che ci può essere a bordo più di un paziente, inoltre ci sono anche voli senza pazienti, ad esempio quando si tratta di voli di ricerca. In genere, i numeri di interventi con elicottero rispecchiano le condizioni meteo, il tipo di attività del tempo libero e di mobilità della popolazione svizzera e dei turisti nel nostro paese. L'inverno 2015/2016 è stato il secondo più caldo da quando si rilevano i dati meteo, ossia dal 1864. A causa di quell'inverno caldo e povero di neve, nei mesi di gennaio (-4,7%) e febbraio (-17,6%), gli elicotteri hanno eseguito sensibilmente meno interventi del 2015. Al contrario, il mese di settembre molto

soleggiato (+18,2%) ha procurato giorni di intensa attività.

Sviluppo finanziario e investimenti futuri

Come l'anno passato, gran parte degli investimenti sono stati destinati al rinnovo della flotta, ossia all'acquisto di aeromobili della prossima generazione. Al buon risultato del conto economico ha contribuito anche il buon risultato finanziario nella gestione patrimoniale. In merito agli obiettivi strategici, la Rega vanta un autofinanziamento vicino al 100 per cento e non ha bisogno di capitale di terzi per finanziare l'acquisto di nuovi aeromobili. Inoltre, nell'anno in rassegna, la Rega ha ricevuto un rimborso dell'imposta sul valore aggiunto degli anni 2011-2015 di 26,7 milioni di franchi.

Sviluppo rallegrante dei tesseramenti

Le sostenitrici e i sostenitori sono la spina dorsale della Rega. A loro la

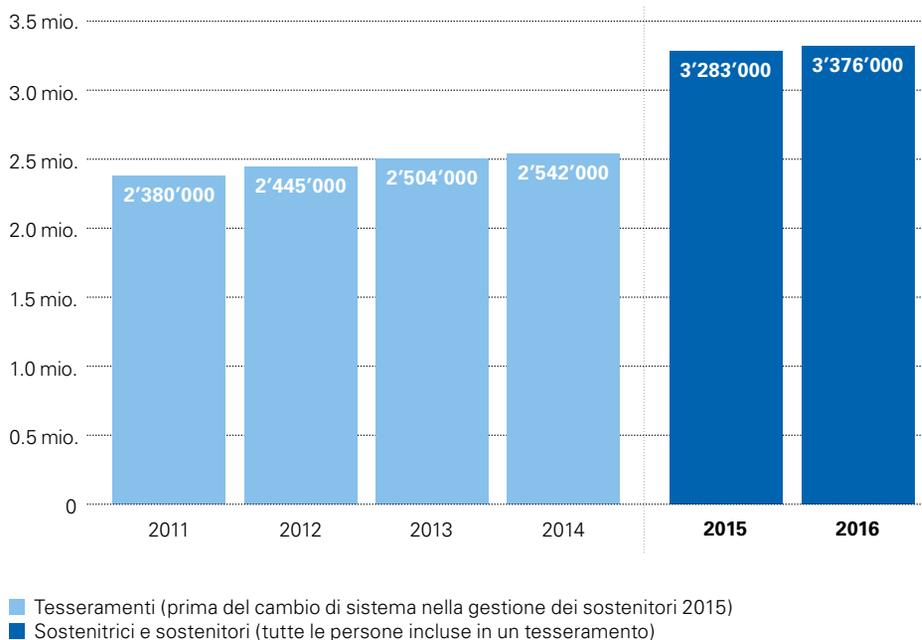
Svizzera deve il sistema di soccorso aereo medicalizzato esemplare e riconosciuto in tutto il mondo. Sono le sostenitrici e i sostenitori con i loro contributi di 96,6 milioni di franchi (+2,2%) che nel 2016 hanno coperto oltre il 60 per cento dei costi globali. Grazie a questa dimostrazione di solidarietà, gli elicotteri e i jet ambulanza della Rega, pronti all'intervento 24 ore su 24 portano il soccorso aereo medicalizzato là dove ce n'è bisogno. Secondo il Regolamento sostenitori, la Rega in segno di gratitudine per il sostegno, può condonare parzialmente o interamente il costo d'intervento alle sue sostenitrici e ai suoi sostenitori, qualora nessuna assicurazione debba assumerseli.

Nel 2015 la Rega ha ammodernato la gestione dei sostenitori. Da allora è possibile registrare singolarmente tutte le persone incluse in una tessera. Al 31 dicembre 2016, il sistema comprendeva in tutto 3,376 milioni di sostenitrici e di sostenitori. Ciò corrisponde a un incremento di 93'000 persone circa, ossia il 2,8% rispetto all'anno prima. Quest'evoluzione significativa è in gran parte dovuta a un aumento di natura amministrativa: ad esempio nelle tessere famiglia esistenti sono stati registrati singolarmente anche i figli che hanno ricevuto una tessera individuale.

La Rega collabora al futuro della medicina d'emergenza preospedaliera

La Rega è considerata una fra le organizzazioni di soccorso aereo medicalizzato più moderna e innovativa. Con sviluppi propri, in veste di affidabile partner di ricerca o con l'organizzazione d'incontri con gruppi di esperti collabora attivamente al futuro della medicina d'emergenza preospedaliera. L'anno scorso a Londra durante la "Euro-aneesthesia 2016", il congresso della Società europea di anestesia, la Rega ha presentato ad un vasto pubblico di specialisti l'Unità isolante per pazienti (PIU), utilizzata per la prima volta nel 2015 sotto la guida del nostro primario Dr. Roland Albrecht e perfezionata nel corso del 2016. La PIU permette

Evoluzione numero sostenitori fino al 2016



il trasporto sicuro di pazienti altamente contagiosi ed è stata usata due volte nel 2016 per il trasporto di due pazienti, malati di tubercolosi.

L'attenzione dei medici della Rega non si limita allo sviluppo ma è rivolta anche al costante perfezionamento di terapie già collaudate. Nel 2016, insieme alla Clinica universitaria di Zurigo, a Schutz & Rettung Zurigo e agli ospedali cantonali di Lucerna e San Gallo, mediante uno studio del 2016 ha esaminato i vantaggi dell'uso di acido tranexamico sul luogo d'un incidente. Il farmaco stabilizza l'effetto emostatico e finora è stato utilizzato soprattutto nel pronto soccorso (vedi pagina 10).

La Rega ci tiene allo scambio regolare con altre organizzazioni di soccorso aereo, ospedali e medici. Nell'autunno 2016 a San Gallo ha ospitato il "2. Simposio dell'Europa centrale del soccorso aereo". Hanno accettato l'invito oltre 250 medici d'urgenza, paramedici e specialisti del settore sanità. Hanno seguito diverse relazioni di comprovati esperti del ramo che presentavano gli ultimi sviluppi nella medicina d'urgenza, ad esempio l'uso della video-laringoscopia nell'intubazione o le analisi di laboratorio nell'elicottero di soccorso.

Dal "Green Aircraft" al jet ambulanza attrezzato

Nel 2018, la Rega riceverà tre nuovi jet ambulanza del tipo Challenger 650 del costruttore canadese Bombardier. Nel dicembre 2016, il primo jet "vuoto" è volato da Montréal a Peterborough in Canada: dotato di un cockpit funzionante e in grado di volare, ma senza gli arredi o livrea, dunque ancora nella caratteristica "veste verde". Nel corso del 2017 vi si monteranno l'arredo interno e le apparecchiature mediche, adeguatamente certificate. Il volo a destinazione di Zurigo del primo jet ambulanza completo è previsto per la primavera 2018.

Rinnovo della flotta di pianura

Nel mese di dicembre 2016, la Rega ha firmato un contratto d'acquisto per sei elicotteri di salvataggio del tipo Airbus Helicopters H145. Dal 2018 sostituiranno l'attuale flotta EC 145, ormai quasi quindicenne, delle elibasi di pianura Zurigo, Basilea, Berna e Losanna. Con i nuovi elicotteri il costo di manutenzione si ridurrà e l'alta disponibilità della flotta sarà assicurata. Con il modello H145, la Rega punta sul modello successivo dell'EC 145, netta-

mente più performante e più spazioso. Nei sei elicotteri investe 52 milioni di franchi, ivi compreso l'arredo e le apparecchiature mediche. L'importo è incluso nella pianificazione finanziaria di lungo termine e il solido fondamento permette il finanziamento senza capitali di terzi.

Elicottero scuola per i neo piloti

La Rega ha un nuovo elicottero per la formazione e l'addestramento. Con l'elicottero del tipo Airbus Helicopters H125 i suoi futuri piloti saranno addestrati specialmente per il volo d'alta quota e con carico al gancio bari-centrico. L'H125 è dotato di un cockpit digitale, molto simile a quello dell'elicottero d'alta quota Da Vinci e prepara i piloti all'uso della futura macchina.

Investimenti nel dispositivo di base

Un dispositivo completo e moderno per garantire l'operatività richiede investimenti regolari nell'infrastruttura. Nel 2016 si è concluso felicemente il rinnovo dell'elibase Untervaz. La struttura quasi ventenne è stata riverniciata, dotata di una cucina moderna, di nuovi servizi igienici e nuovi pavimenti.

Alla base Mollis è stata installata una struttura provvisoria di container resistenti all'inverno, ampliando lo spazio per l'equipaggio con uffici, cucina, guardaroba e servizi igienici. La Rega condivide l'hangar come prima con la proprietaria Heli Linth AG.

In Engadina, la Rega insieme con i suoi partner locali manda avanti la pianificazione di un nuovo edificio per la base all'aeroporto di Samedan. Purtroppo, anche nell'anno in rassegna non si sono ottenuti progressi significativi.

Volo strumentale per elicotteri

La Rega manda avanti decisa il lavoro per la realizzazione della sua visione "Soccorrere con qualsiasi tempo". Dal primo dicembre 2016 è autorizzato di giorno l'uso delle due rotte principali nord-sud (sopra il passo del S. Gottardo) ed est-ovest (da San Gallo a Losanna) del "Low Flight Network" (LFN). Poco dopo l'autorizzazione, l'equipaggio di Rega Ticino ha trasportato la prima

paziente passando sopra il Gottardo sulla rotta strumentale: una pietra miliare per il soccorso aereo svizzero.

Da tempo, la Rega insieme alle Forze aeree svizzere, alla Società di sicurezza aerea Skyguide e all'Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC, si adopera per la messa in funzione del LFN. La rete di volo strumentale basata sulla navigazione satellitare collega aeroporti e ospedali con rotte d'avvicinamento concepite appositamente. La graduale messa in funzione del LFN è un importante passo sulla via verso un soccorso aereo indipendente dalle condizioni meteo e rafforza la certezza di poter offrire il servizio alla popolazione svizzera. Nel 2017 è previsto l'allacciamento alla rete di rotte per il volo strumentale e l'autorizzazione dell'UFAC all'uso permanente.

Dati meteo aggiornati

Una delle condizioni elementari per il salvataggio aereo indipendente dalla meteo è di poter disporre in ogni momento di dati meteo aggiornati giorno e notte. Senza questi dati un volo strumentale (IFR) non è autorizzato. Il grande progetto Rega chiamato "Thor" si prefigge di fornire ai piloti d'elicottero per i voli di soccorso dati meteo precisi e continuamente aggiornati. Il progetto è stato lanciato nel 2014 e la conclusione è prevista per la fine del 2017. Per l'intero periodo, la Rega investe 6 milioni di franchi nel miglioramento dei dati meteo e, di conseguenza anche nel miglioramento del soccorso aereo medicalizzato per la popolazione svizzera.

Nel corso del 2016, la Rega ha realizzato sei nuove stazioni meteo automatiche: si trovano sul tetto degli ospedali Insel di Berna, HFR di Friburgo, dell'ospedale cantonale di San Gallo, presso il Centro paraplegici di Nottwil e agli aeroporti di Losanna Blécherette e Bressencourt. Vi si aggiungono undici webcam in grado di fornire anche di notte immagini aggiornate e in alta definizione delle ubicazioni geografiche importanti per la Rega. L'ampliamento di 20 stazioni meteo automatiche di MeteoSvizzera è ora realizzato e in funzione.

Ampliamento del raggio d'intervento con il sistema di ricerca Multi-sensor IR/EOS

Nel 2016, la Rega si è procurata un sistema speciale per la ricerca di persone disperse o ferite. Il cosiddetto sistema Multisensor IR/EOS consiste in una videocamera ad infrarosso e con sensori ottici, un faro di ricerca e una stazione di lavoro all'interno dell'elicottero. Una ditta specializzata incaricata dalla Rega provvede alle necessarie modifiche su due elicotteri AgustaWestland Da Vinci e si assume l'incarico dell'omologazione. Sarà la prima volta al mondo che si integra tale sistema in questo tipo d'elicottero. Nel corso dei lavori all'elicottero si sono verificati dei ritardi inaspettati nell'omologazione e, per il momento, la messa in funzione è stata rinviata.

Immagine aziendale

1 La nostra missione

La Rega offre un servizio permanente di soccorso aereo rapido e competente. Portiamo la medicina d'urgenza al paziente e interveniamo in gravi situazioni d'emergenza.

Il nostro aiuto comprende anche consulenza medica e messa a disposizione della nostra infrastruttura.

Le nostre prestazioni si distinguono per il personale qualificato e l'attrezzatura migliore nei campi del salvataggio, della medicina d'urgenza e della tecnica aeronautica.

2 La nostra idea di fondo

La nostra organizzazione non persegue scopi di lucro e gode dell'appoggio di sostenitrici e sostenitori. La nostra attività è mirata principalmente alle necessità della popolazione svizzera.

La Rega è un'organizzazione finanziata da privati. Questo ci consente di svolgere un'attività indipendente, al servizio del paziente.

Operiamo nell'interesse del paziente e siamo contrari alla commercializzazione del salvataggio aereo.

I nostri interventi d'urgenza e le missioni d'interesse pubblico non sono condizionati dalla copertura dei costi.

La nostra attività si orienta ai principi della Croce Rossa.

3 Le nostre sostenitrici, i nostri sostenitori

Con i loro contributi, i nostri affiliati consentono l'esistenza e il funzionamento d'una infrastruttura dedicata al salvataggio aereo ad uso della popolazione svizzera.

In caso di necessità d'un intervento Rega, le sostenitrici e i sostenitori usufruiscono di privilegi concessi senz'obbligo contrattuale, che non hanno carattere assicurativo.

4 I nostri partner

Siamo consci dell'importanza di una buona cooperazione con le organizzazioni partner e, pertanto, è nostra premura impegnarci nella fruttuosa collaborazione.

Operiamo come partner affidabili e leali.

La nostra attività si concentra sui campi del salvataggio aereo, dei voli medicalizzati e della consulenza medica.

Per mantenere ad altissimo livello le qualifiche professionali del personale addetto, eseguiamo voli con indicazione medica anche per committenti internazionali.

5 Le nostre collaboratrici, i nostri collaboratori

L'adempimento ottimale del nostro compito dipende dall'attitudine delle collaboratrici e dei collaboratori.

I fattori di particolare importanza sono:

- l'identificazione con l'organizzazione e il suo scopo;
- il lavoro autonomo e il senso di responsabilità;
- la disponibilità, la flessibilità e la motivazione.

Vogliamo raggiungere quest'obiettivo con:

- un'adeguata formazione e il perfezionamento continuo;
- condizioni di lavoro adeguate;
- retribuzione congrua e buone prestazioni sociali.

Nella nostra organizzazione la comunicazione con le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori è aperta, cooperativa e caratterizzata dal rispetto reciproco.

6 I nostri valori

Il nostro impegno, 24 ore su 24, è di dare prestazioni di alta qualità, di garantire un'elevata sicurezza e di affrontare i rischi con scienza e coscienza.

L'organizzazione è strutturata in modo tale da definire chiaramente compiti, competenze e responsabilità. L'organigramma è vincolante per le collaboratrici e i collaboratori, così pure per il consiglio di fondazione.

Operiamo e comunichiamo apertamente e in modo trasparente, sia all'interno, sia verso l'esterno.

Ci rendiamo conto di possibili conflitti tra il nostro lavoro e la protezione dell'ambiente e ne teniamo conto nel nostro modo di operare.

Consiglio di fondazione

Consiglio di fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega

Ulrich Graf, Bäch, dal 2001,
presidente e membro del comitato

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

Michael Hobmeier, Bäch, dal 2007,
membro del comitato

Patrizia Pesenti, Zollikon, dal 2009,
membro del comitato

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

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

Andreas Berger, Dr. med., Immensee, dal 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, dal 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, dal 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, dal 2013

Josef Meier, Wettingen, dal 2013

Gerold Biner, Zermatt, dal 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, dal 2015

Franz Stämpfli, Innertkirchen, dal 2015

Markus Mader, Bern (rappresentante CRS),
dal 2008

Commissione medica

Christian Kern, Prof. Dr. med., presidente

Adrian Frutiger, PD Dr. med.

Andreas Berger, Dr. med.

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Commissione delle finanze

Michael Hobmeier, presidente

Ulrich Graf

Josef Meier

Consiglio organizzazioni partner

Franz Stämpfli, consiglio di fondazione Rega,
presidente

Thomas P. Emmerich, consiglio di fondazione
Rega

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

Philipp Perren, Dr. iur., rappresentante canton
Vallese

Andy Scheurer, rappresentante Spéléo-
Secours, dal 2016

Markus Denzler, rappresentante Comandanti
di polizia

Marc Ziegler, rappresentante Impianti di risalita
Svizzera, dal 2016

Stefan Eng, rappresentante Forze aeree
svizzere

Günter Bildstein, rappresentante Centrali
d'allarme 144

Ufficio di revisione

KPMG AG, Zurigo

al primo gennaio 2017

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



Governance & Compliance

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

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

Il Consiglio di fondazione

Il Consiglio di fondazione è l'organo supremo della Rega. Nel rispetto dell'atto di fondazione stabilisce i principi dell'organizzazione, l'immagine e nuovi regolamenti. Approva le strategie e il piano finanziario. Approva il rapporto di gestione e il conto economico. Provvede alla supervisione e al controllo dell'attività aziendale. Approva i principi che regolano l'indennità dei membri del Consiglio di fondazione e della direzione.

Il Consiglio di fondazione si compone di un massimo di 15 membri. La durata dell'incarico è di quattro anni. La rielezione è ammessa fino al compimento dei 70 anni. La Rega non stabilisce un limite per l'incarico di consigliere di fondazione. Il Consiglio di fondazione fra i propri membri elegge il presidente e i cinque membri del comitato, e stabilisce i rispettivi compiti e competenze.

Il comitato del Consiglio di fondazione

Il comitato conta cinque membri del Consiglio di fondazione. Oltre al presidente del Consiglio di fondazione ne fanno parte il vicepresidente, il presidente della commissione medica e un altro membro del Consiglio di fondazione.

Il comitato del Consiglio di fondazione si assume i compiti a esso delegati. Coordina le commissioni permanenti del Consiglio di fondazione. Per incarico del Consiglio di fondazione sorveglia e controlla la conduzione degli affari, dando alla direzione le necessari direttive.

Inoltre, i membri del comitato si assumono il compito e la responsabilità dei consigli d'amministrazione delle affiliate Swiss Air Ambulance Ltd. e Airmed AG.

La direzione

Il presidente di direzione è responsabile della conduzione operativa, dell'esecuzione delle decisioni prese dal Consiglio di fondazione e dal comitato, come pure dell'attribuzione di compiti e competenze nell'ambito dell'organizzazione.

Compiti e metodi di lavoro delle commissioni permanenti e del consiglio a latere

Ogni commissione ha il suo regolamento che stabilisce compiti e competenze, e un presidente eletto dal Consiglio di fondazione. Le commissioni s'incontrano regolarmente per discutere gli affari correnti, stabiliti dai rispettivi presidenti.

Prima delle riunioni, i membri delle commissioni ricevono una documentazione che consente loro di prepararsi adeguatamente ai temi all'ordine del giorno.

La commissione medica

Il Prof. Dr. med. Christian Kern e tre medici, membri del Consiglio di fondazione, compongono la commissione medica. Alle loro riunioni partecipano il presidente di direzione e il capo del servizio medico e, all'occorrenza, anche altri specialisti con diritto di consulenza e proposta.

La commissione medica è l'organo consulente del Consiglio di fondazione e del capo del servizio medicina. Esamina

e tratta questioni della medicina d'urgenza e soccorso che in primo luogo sono di competenza del Consiglio di fondazione. La commissione affianca il servizio medico della Rega nell'elaborazione di linee direttive per la medicina e il controllo qualità.

La commissione finanziaria

Nella commissione finanziaria siedono il presidente Michael Hobmeier e altri membri del Consiglio di fondazione. Alle riunioni partecipano il presidente di direzione, il capo delle finanze e, all'occorrenza altri specialisti con diritto di consulenza e proposta.

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

Consiglio delle organizzazioni partner

Accanto al presidente Franz Stämpfli ne fanno parte membri del Consiglio di fondazione Rega e delle organizzazioni partner Soccorso alpino svizzero, imprese commerciali di trasporto con elicotteri, il soccorso aereo del canton Vallese, le Forze aeree svizzere, gli impianti di risalita svizzeri, i Comandanti di polizia, Spéléo-Secours Svizzera e le centrali d'allarme 144.

Il consiglio si occupa di compiti nel campo della collaborazione in rete e promuove lo scambio d'idee fra le varie organizzazioni partner.

Finanze e controllo

Il conto economico della Fondazione Guardia aerea svizzera di soccorso Rega rispetta le normative e raccomandazioni del settore (Swiss GAAP FER e in particolare Swiss GAAP FER 21) e rispetta un quadro realistico della situazione finanziaria, patrimoniale e redditizia (true and fair view).

La Rega applica il principio dei "quattro occhi". A tutti i livelli gerarchici e per principio, si firma in due. Il Consiglio di fondazione ha emanato norme concernenti le competenze e il diritto

di firma, il cui rispetto è verificato mediante controlli interni ed esterni.

Il management dei rischi, sistema di controllo interno IKS

La complessità della medicina d'urgenza nel salvataggio e le severe norme dell'aeronautica e le leggi del Codice delle obbligazioni, richiedono una gestione oculata dei rischi. La Rega ha riassunto le prescrizioni dell'IKS (sistema di controllo interno) e del Safety and Quality Management nel Management integrato dei rischi, nell'intento di riunirli tutti e di sfruttare le sinergie.

L'organo supremo, il Consiglio di fondazione è responsabile del management dei rischi della Rega e di tutte le affiliate. Tramite verifiche sistematiche identifica ogni anno i rischi principali, e valuta le rispettive contromisure da mettere in atto. Inoltre, i rischi identificati sono posti sotto costante sorveglianza.

Le partecipazioni della Rega

La Rega possiede partecipazioni a diverse società domiciliate in Svizzera. Nel conto economico consolidato sono elencate le partecipazioni a società e fondazioni, dove la Guardia aerea svizzera di soccorso Rega, in modo diretto o indiretto, detiene oltre il 50 per cento dei diritti di voto o esplica il controllo tramite il Consiglio di fondazione.

Inoltre, la Rega possiede partecipazioni di minoranza, operative e funzionali, fino al 20 per cento di imprese d'elicotteri, società e cooperative di aeroporti, come pure società d'Assistance in Svizzera. Questo portafoglio di partecipazioni serve ad adempiere lo scopo della Fondazione Rega.

Nell'ambito dell'amministrazione del patrimonio, la Rega detiene le partecipazioni/investimenti, gestiti da fiduciari esterni con i quali è stato stipulato un contratto.

Le indennità del Consiglio di fondazione

Le indennità del Consiglio di fondazione si orientano al regolamento approvato dall'autorità federale di vigilanza sulle fondazioni. Le indennità (forfait, gettone

di presenza e spese) coprono una parte dell'impegno dei consiglieri di fondazione per la preparazione delle riunioni, lo studio dei documenti, le sedute del Consiglio di fondazione e del comitato, delle commissioni correnti e ad hoc, del consiglio dei partner, dei fondi di previdenza e delle rimanenti società di cui la Rega detiene partecipazioni. Tutte le indennità del Consiglio di fondazione e dei rispettivi presidenti sono elencate nel conto economico consolidato della Rega.

Sorveglianza della fondazione

Essendo una fondazione di utilità pubblica, la Rega e i suoi organi di fondazione sottostanno alla Sorveglianza federale delle fondazioni a Berna, alla quale rende conto ogni anno della propria conduzione. L'ultima valutazione e verifica da parte della Sorveglianza federale delle fondazioni è stata eseguita il primo febbraio 2017, senza suscitare reclamo alcuno.

La Rega 2016

2 marzo: il CEO Ernst Kohler inaugura il nuovo stand con il quale la Rega si presenterà alle grandi fiere svizzere quali Muba, Comptoir Suisse e Olma. Gli interessati potranno discutere al bar "scioppo" con il personale della Rega, guardarsi dei cortometraggi al cinema Rega o comprare un souvenir nello Shop Rega.

16 aprile: dall'inizio dell'anno 2016, il Soccorso alpino svizzero (SAS) in stretta collaborazione con la Rega forma i cosiddetti "specialisti in medicina". Questi paramedici e medici con esperienza alpina affiancano i soccorritori alpini SAS negli interventi terrestri. La Rega si assume la responsabilità per la loro formazione e organizza ogni anno dei corsi di formazione continua per paramedici operativi in volo e a terra e che sono pure esperti alpinisti.

26 aprile: all'aeroporto di Bressaucourt (nel Giura) è installata e messa in funzione l'ultima delle sei stazioni meteo della Rega. La stazione misura fra altro l'altitudine degli strati nuvolosi e ha dei sensori che indicano il tipo di precipitazioni e la visibilità. È parte della rete nazionale di stazioni meteo e webcam, che fornisce ora ai piloti della Rega i dati aggiornati, una premessa indispensabile per il volo strumentale con elicotteri.

31 agosto: la flotta della Rega cresce. Dal costruttore nella Francia meridionale arriva un elicottero del tipo Airbus Helicopters H125. Dalla primavera 2017, l'elicottero immatricolato HB-ZJR serve principalmente all'addestramento e alla formazione dei futuri piloti della Rega nel volo ad alta quota e con carico al gancio baricentrico.

2 settembre: la televisione svizzera tedesca SRF trasmette la prima puntata di "Rega 1414 - Hilfe naht". La serie di cinque puntate mostra l'autentica attività quotidiana e i retroscena della Rega. Il pubblico ha apprezzato l'autenticità del filmato come dimostrano gli indici d'ascolto: in media, ogni puntata è stata vista da oltre mezzo milione di spettatori.

30 settembre: durante i mesi estivi, gli equipaggi d'elicottero della Rega volano continuamente e, anche dall'estero arrivano più chiamate di soccorso del solito. Ogni giorno, fino a due dozzine di persone necessitano di una consulenza dei medici della Rega. Da giugno a settembre oltre 500 viaggiatori ammalati o feriti gravi devono essere rimpatriati con il jet ambulanza Rega o a bordo di un aereo di linea.

29 ottobre: a San Gallo, la Rega ospita il "2. Simposio dell'Europa centrale del soccorso aereo" dedicato al soccorso aereo medicalizzato, quali "Interventi chirurgici sul posto" o "Plasma e sangue e analisi di laboratorio nell'elicottero", come pure lo scambio d'esperienze circa l'attrezzatura ed esempi riferiti da esperti.

9 dicembre: la Rega firma il contratto per l'acquisto di sei elicotteri del tipo Airbus Helicopters H145, il modello successivo dell'EC 145, più spazioso e più performante. Dal 2018, i nuovi elicotteri sostituiranno la flotta EC 145 delle elibasi di pianura.

14 dicembre: il primo dei tre nuovi jet ambulanza del tipo Challenger 650 prende il volo. Il "Green Aircraft", un aereo in grado di volare con un cockpit funzionante, ma ancora senza gli arredi interni, caratterizzato dalla verniciatura verde, vola dal costruttore Bombardier a Montréal a Peterborough presso Toronto dove il jet Rega sarà dotato degli arredi interni.

19 dicembre: la Rega trasporta la prima paziente su una rotta di volo strumentale Low Flight Network (LFN) sopra il San Gottardo. Questa rete basata sulla navigazione satellitare rende possibile il volo con elicotteri anche con cattiva visibilità, servendosi del volo strumentale. Dal dicembre 2016, di giorno sono concessi i voli di soccorso sulle principali rotte LFN nord-sud e est-ovest. Con ciò, la Rega fa un altro passo verso la realizzazione della sua visione "Soccorrere con qualsiasi tempo".



2 marzo



26 aprile



31 agosto



2 settembre



9 dicembre



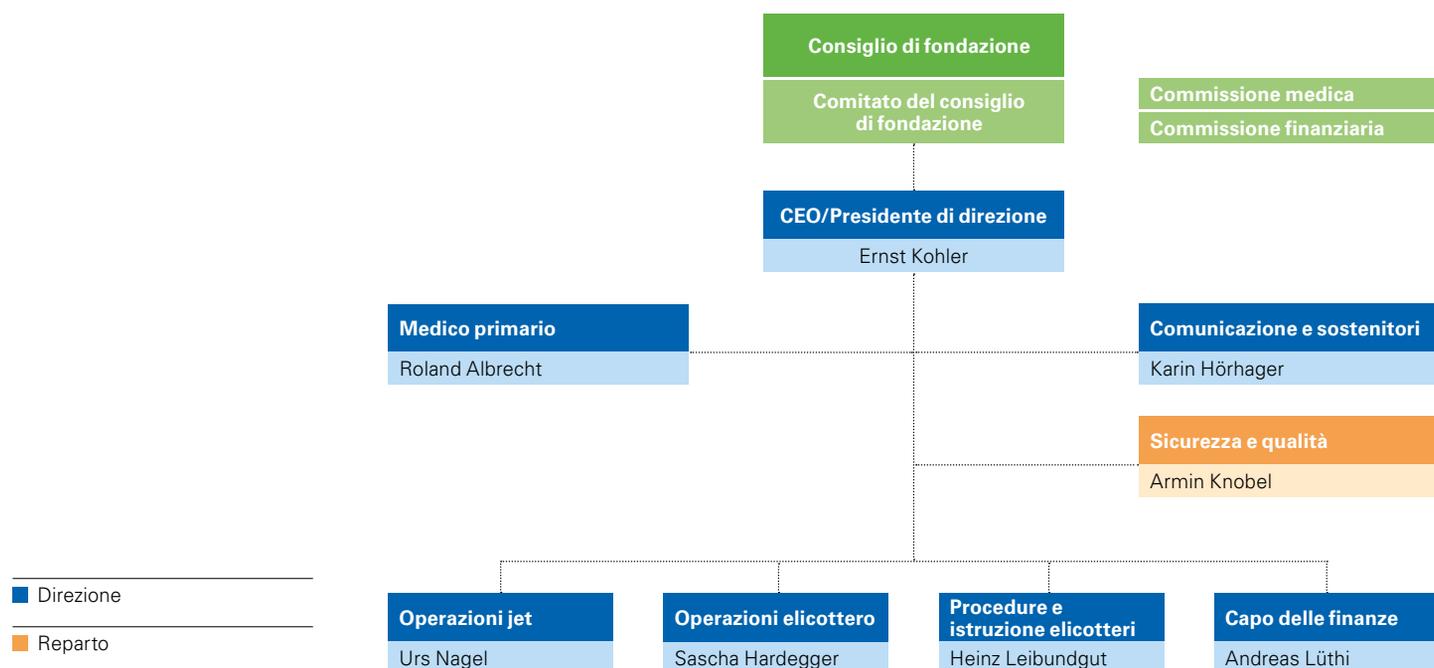
14 dicembre



19 dicembre

Direzione

Organigramma al primo gennaio 2017



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



Regolamento sostenitori Rega

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

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

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

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

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



1. Svizzera e Principato del Liechtenstein

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

2. Mondo intero

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

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

La centrale operativa della Rega (n. di tel. in Svizzera 1414, dall'estero +41 333 333 333, orario continuato) è a disposizione di tutte le persone bisognose di soccorso a seguito di infortuni, incidenti o malattie acute.

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefono 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Telefono 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel-Flughafen
Telefono 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1
3123 Belp
Telefono 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33
1018 Lausanne
Telefono 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Postfach
7204 Untervaz
Telefono 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Telefono 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

Postfach 320
9015 St. Gallen
Telefono 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40
6472 Erstfeld
Telefono 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6
7503 Samedan
Telefono 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17
3812 Wilderswil
Telefono 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz
8753 Mollis
Telefono 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Postfach 210
3770 Zweisimmen
Telefono 033 729 10 30

Elibase partner**Rega 15, Genève**

Hôpitaux Universitaires
de Genève
Base hélicoptère
1217 Meyrin
Telefono 022 798 00 00

Impressum

Editrice
Guardia aerea svizzera di soccorso Rega
Casella postale 1414
8058 Zurigo aeroporto

Redazione
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Wanda Pfeifer
Adrian Schindler
Harald Schreiber

Versione italiana
Gabiella Broggi, Lugano
Federica Mauri, Gordola

Foto/Illustrazioni
Karin Hörhager
Stefan Hunziker
Philipp Keller
Simeon Klein
Ariane Lendenmann
Tom Lüthi
Andri Margadant
Sandro Mederle
Christian Perret
Iris Ritter
Lukas Rösler
Philipp Simmen
Archivio Rega/Diversi

Produzione
tutto fatto, Zurigo

Ideazione/Grafica
Schenker visuelle Kommunikation, Zurigo

Prepress
Sota media GmbH, Wallisellen

Stampa
Hürzeler AG, Regensdorf

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

Su www.rega.ch trovate una versione pdf.

© Aprile 2017. Tutti i diritti sono riservati.
Citazioni e riproduzione previa menzione
della fonte


neutral
Stampato



Contatti

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

Numeri d'allarme

Svizzera 1414
Dall'estero +41 333 333 333

Servizio sostenitori

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

Servizio stampa

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

