

TRIBUNALE DI ROMA
UFFICIO ISTRUZIONE

PROCESSO VERBALE
DI ESAME DI TESTIMONIO SENZA GIURAMENTO
(ART. 357 C.P.P.)

NR. 527/84A G.I.

SEZIONE 1^ STRALCIO

IL GIORNO 13.05.95 ALLE ORE 11,20 - NEGLI UFFICI DEL TRIBUNALE DI ROMA, SITI IN VIA TRIBONIANO 3

AVANTI IL G.I. DR. ROSARIO PRIORE. IL P.M. VERBALMENTE AVVISATO NON E' COMPARSO. ASSISTITO DAL SOTTOSCRITTO ASS. GIUD. ANNA MARIA ATTURA, E' COMPARSO A SEGUITO DI CITAZIONE DEL ZOPPO ANDREA AL QUALE, A NORMA DELL'ART. 357 DEL C.P.P. VIENE FATTO L'OBBLIGO DI DIRE TUTTA LA VERITA' E NULL'ALTRO CHE LA VERITA' E VENGONO RAMMENTATE LE PENE STABILITE DALL'ART. 372 DEL C.P. CONTRO I COLPEVOLI DI FALSA TESTIMONIANZA.

INTERROGATO SULLE GENERALITA' ED INTORNO A QUALSIASI VINCOLO DI PARENTELA O DI INTERESSI ABBIA CON LE PARTI PRIVATE NEL PROCEDIMENTO DI CUI TRATTASI.

RISPONDE:

SONO: DEL ZOPPO ANDREA, GIA' GENERALIZZATO IN ATTI.

QUINDI OPPORTUNAMENTE INTERROGATO RISPONDE: SONO STATO IN SERVIZIO DAL 78 AGLI INIZI DELL'ANNO 88 AL SITO DI MARSALA, CIOE' AL 35^ C.R.A.M. VI HO RICOPERTO PIU' FUNZIONI, INNANZI TUTTO DI ALLIEVO GUIDA CACCIA, QUINDI GUIDA CACCIA OVVERO IN SIGLA IN INGLESE, GCI O GROUND CONTROLLER INTERCEPTOR, O SOLTANTO IC - INTERCEPTOR CONTROLLER. CONTEMPORANEAMENTE ERO ANCHE ADDETTO ALLA SEZIONE ADDESTRAMENTO DELL'UFFICIO OPERAZIONI DEL SITO, IN SEGUITO HO SVOLTO FUNZIONI DI FIGHTER ALLOCATOR (F.A.). QUINDI CAPO UFFICIO OPERAZIONI E CONTEMPORANEAMENTE MASTER CONTROLLER SENIOR (M.C.S.). SONO STATO ANCHE UFFICIALE ALLE PAROLE CODICE, UFFICIALE INTELLIGENCE E CAPO UFFICIO COMANDO. TRA GENNAIO E FEBBRAIO 88 SONO STATO TRASFERITO A GEINLERKIRCHEN, OVE SONO RIMASTO FINO AL 91. QUI HO SEGUITO DAPPRIMA IL CORSO PER TACTICAL DIRECTOR E QUINDI MI SONO STATI CONFERITE QUESTE MANSIONI, CIOE' DI TACTICAL DIRECTOR OVVERO CAPO CONTROLLORE D.A. A BORDO DELL'AWACS.

A D.R.: NEL GIUGNO 80 ERO GUIDA CACCIA E ADDETTO ALLA SEZIONE ADDESTRAMENTO DELL'UFFICIO OPERAZIONI. NON RICORDO A QUALE TURNO FOSSI ASSEGNATO, ANCHE PERCHE' NON ERO ADDETTO A UN TURNO FISSO. NON ERO COMUNQUE IN SERVIZIO IN SALA OPERATIVA LA SERA DELL'INCIDENTE. QUELLA SERA AL TURNO IN SERVIZIO DOVEVA PARTECIPARE COME GUIDA CACCIA IL M.LLO GIOELI, CHE PERO' RICORDO FU SOSTITUITO PER RAGIONI DI MALATTIA DAL TEN. MUTI. QUESTO TURNO MI SEMBRA FOSSE IL DELTA, DI CUI ERA MASTER CONTROLLER L'ALLORA CAP. BALLINI.

A D.R.: IL SIF E' UN SISTEMA DI IDENTIFICAZIONE ELETTRONICO. SI BASA SU UN APPARATO ELETTRONICO A BORDO ED UN SECONDO, SEMPRE ELETTRONICO, A TERRA. NELLA STESSA STRUTTURA DEL RADAR A TERRA DI RICERCA E' MONTATA UN'ANTENNA DEDICATA A QUESTO APPARATO, CON SUA FREQUENZA DIVERSA, OVVIAMENTE, DAL RADAR DI RICERCA. L'APPARATO IFF/SIF VIENE ANCHE DENOMINATO RADAR SECONDARIO DI RICERCA, IN INGLESE SSR O SECONDARY SEARCH RADAR, PER DISTINGUERLO DAL RADAR PRIMARIO. IN LINEA DI MASSIMA IL SISTEMA FUNZIONA SECONDO LE SEGUENTI MODALITA'. L'APPARATO DI TERRA "INTERROGA" L'APPARATO DI BORDO E NE RICEVE UNA RISPOSTA CHE E' COSTITUITA DA UNA SERIE DI IMPULSI LA CUI SPAZIATURA E IL CUI NUMERO ASSUME IL SIGNIFICATO DI UN CODICE. LA RISPOSTA CONTIENE DUE IMPULSI: UNO INIZIALE ED UNO FINALE, CHE DELIMITANO IL "TRENO" DI IMPULSI, STABILENDO L'INIZIO E LA FINE DELLA TRASMISSIONE. QUESTI DUE IMPULSI, INIZIALI E FINALI, SONO DEFINITI IN GERGO "BRACKETS" O PARENTESI.

A D.R.: NELL'80 IL MODO 1 CONSENTIVA ESCLUSIVAMENTE CODICI A DUE CIFRE. IL NUMERO MASSIMO CHE SI POTEVA CREARE UTILIZZANDO GLI IMPULSI DEL MODO 1 ERA 73, CHE HA SIGNIFICATO DI EMERGENZA. I MODI 2 E 3 CONSENTIVANO LA COMPOSIZIONE DI CODICI A QUATTRO CIFRE; TRA QUESTI: CODICI A QUATTRO CIFRE - CON LE PRIME DUE CIFRE SIGNIFICATIVE E POI DUE ZERI, AD ESEMPIO QUINDICI ZERO ZERO, OPPURE SETTE SETTE ZERO ZERO -; E CODICI A QUATTRO CIFRE TUTTE SIGNIFICATIVE, AD ESEMPIO 2355 (DUE TRE CINQUE CINQUE). IL MODO 3 NELL'USO CIVILE VIENE DENOMINATO ANCHE MODO A

O ALPHA. ALL'EPOCA I SIF IN USO PRESSO GLI ENTI DELLA D.A. ITALIANA ERANO SOLO I MODI 1, 2 E 3. GLI AEREI MILITARI, ALMENO QUELLI MILITARI TATTICI, ERANO DOTATI DI APPARATI IN GRADO DI TRASMETTERE SIF IN TUTTI E TRE I MODI, ANCHE SE NELLA MAGGIOR PARTE, RELATIVAMENTE AL MODO 3 LE RISPOSTE ERANO DEL TIPO A DUE CIFRE SIGNIFICATIVE E DUE ZERI. GLI AEREI CIVILI ERANO DOTATI DI APPARATI IN GRADO DI TRASMETTERE IN MODO 3/A E QUINDI ERANO IN GRADO DI TRASMETTERE NEI MODI 1 E 2, MODI CHE IN TEORIA OLTRE AD ESSERE STRETTAMENTE MILITARI, ERANO ANCHE STRETTAMENTE NATO. DICO IN TEORIA, PERCHE' A VOLTE PAESI NATO HANNO VENDUTO A PAESI NON NATO VELIVOLI CON APPARATI DI RADAR SECONDARIO E QUINDI CON CAPACITA' DI TRASMETTERE IN MODO 1 E 2. ALL'INTERNO DEI SOPRADETTI "BRACKETS" LA POSIZIONE E IL NUMERO DEGLI IMPULSI UTILIZZATI DETERMINAVA IL CODICE. IMMAGINANDO INIZIALMENTE IL "TRENO" DISTINTO IN DUE PARTI E TRE IMPULSI NELLA PRIMA META' DEL "TRENO" ED ALTRI TRE NELLA SECONDA META' - QUESTO NEL SISTEMA A DUE CIFRE -, ED ATTRIBUENDO A CIASCUNO DEGLI IMPULSI UN VALORE NUMERICO, IN PARTICOLARE RIFERENDOSI AD ENTRAMBE LE META' DEL "TRENO" AL PRIMO IMPULSO IL VALORE 1, AL SECONDO IMPULSO IL VALORE 2 E AL TERZO IL VALORE 4, LA SOMMA DEI VALORI DELLA PRIMA E DELLA SECONDA PARTE DEL "TRENO" COSTITUISCE, RISPETTIVAMENTE, LA PRIMA E LA SECONDA CIFRA DEL CODICE E NELL'ESEMPIO FATTO IL NUMERO 77 (SETTANTASETTE). QUESTO ESEMPIO E' VALIDO PER IL MODO 3/A CON SOLE DUE CIFRE SIGNIFICATIVE. NELL'ESEMPIO CITATO IL CODICE CHE RISULTEREBBE, SAREBBE, IN REALTA' 7700 (SETTE SETTE ZERO ZERO). QUALORA SI TRATTASSE DI MODO 1, A PRESCINDERE DALLA DIVERSA LUNGHEZZA DEL "TRENO" DI IMPULSI E DELLA DIVERSA SPAZIATURA DEGLI IMPULSI RISPETTO AL MODO 3/A, NELLA SECONDA PARTE DEL TRENO SONO POSSIBILI SOLO DUE IMPULSI (E NON TRE), RISPETTIVAMENTE IL PRIMO ED IL SECONDO CON VALORE DI 1 E 2. LA CIFRA MASSIMA CHE SI PUO' OTTENERE CON IL MODO 1 E' QUINDI 73. GLI IMPULSI, SE CI SONO, SONO SPAZIATI DA UN NUMERO FISSO DI MILLISECONDI, CHE E' CARATTERISTICO DEL MODO.

A D.R.: NEL SIF 1, A PARTE I "BRACKETS", IL NUMERO DI IMPULSI CHE CONTENGONO L'INFORMAZIONE E' CINQUE: TRE NELLA PRIMA PARTE DEL "TRENO" E DUE NELLA SECONDA. SI PUO' COSI' OTTENERE UN NUMERO DETERMINATO DI CODICI, CHE AL MOMENTO MI SFUGGE, CHE COMUNQUE E' SCRITTO NEI MANUALI NATO, DOVREBBE AGGIRARSI INTORNO AL CENTINAIO; ED E' RICAVABILE CON LA MATEMATICA COMBINATORIA, ED EVENTUALMENTE RICAVABILE CON L'AUSILIO DEGLI SCHEMI CHE REDIGO SU FOGLI A PARTE.

IL G.I. DISPONE ALLIGAZIONE AI DUE SCHEMI REDATTI DAL TESTE AL PRESENTE VERBALE. MI RISERVO DI FAR CONOSCERE L'ESATTO NUMERO DEI CODICI POSSIBILI NEI VARI MODI.

A D.R.: IL SIF 1 E IL SIF 2, RIEPILOGANDO, SONO DI USO ESCLUSIVAMENTE MILITARE. IL SIF 3 O IFF E' UTILIZZATO SIA DA VELIVOLI MILITARI CHE DA QUELLI CIVILI. IL SIF 3 MILITARE, ALL'EPOCA, NELLA GENERALITA' DEI CASI AVEVA SOLO DUE CIFRE, LE PRIME DUE SIGNIFICATIVE, E LA TERZA E LA QUARTA UGUALI A 0 (ZERO). IL SIF 3 CIVILE DETTO ANCHE MODO A (ALPHA) CONSENTIVA QUATTRO CIFRE SIGNIFICATIVE.

IL SIF DI MODO 1 VENIVA - E VIENE - UTILIZZATO PER INDIVIDUARE IL TIPO DI MISSIONE ASSEGNATO AL VELIVOLO. AD ESEMPIO, 62 STA PER MISSIONE DI RICOGNIZIONE O DI ATTACCO.

IL SIF DI MODO 2 VENIVA UTILIZZATO PER INDIVIDUARE IL VELIVOLO E DI CONSEGUENZA LA BASE DI APPARTENENZA. AD ESEMPIO A TRAPANI-BIRGI VENIVA ASSEGNATO UN GRUPPO DI CODICI DI MODO 2 DA ATTRIBUIRE A SINGOLI VELIVOLI, CHE PERTANTO VENIVANO UNIVOCAMENTE INDIVIDUATI A TALI CODICI. UNA VOLTA ASSEGNATI I CODICI - IL CHE AVVENIVA A LIVELLO NAZIONALE, SULLA BASE DELLA DISPONIBILITA' DEI CODICI NATO - AI SINGOLI VELIVOLI, TRAMITE ESSI SI POTEVA, OVVIAMENTE A MEZZO DELLA LISTA DI CORRISPONDENZA, PROCEDERE ALL'INDIVIDUAZIONE DELLO SPECIFICO VELIVOLO.

A D.R.: IL SIF 3 MILITARE IN ABBINAMENTO AL MODO 1 DI NORMA VENIVA UTILIZZATO PER INDIVIDUARE IL TIPO DI MISSIONE O PER DISTINGUERE DURANTE UN'ESERCITAZIONE VELIVOLI IN RUOLO "AMICO" DA VELIVOLI IN RUOLO "NEMICO". IN TALUNI CASI IL MODO 3 ERA ANCHE UTILIZZATO PER IL SEMPLICE ESERCIZIO DEL CONTROLLO DEL T.A., IN QUANTO POTEVA ESSERE UTILIZZATO SU INDICAZIONI DEL CONTROLLORE A TERRA PER DISTINGUERE TRA GLI ALTRI IL VELIVOLO CON IL QUALE SI ERA IN CONTATTO RADIO ED AL QUALE VENIVA FORNITO SERVIZIO DI CONTROLLO.

A D.R.: I MODI 1 E 3 AVEVANO UN VALORE ED UN USO LEGATO ESSENZIALMENTE AL CONTROLLO AEROTATTICO E QUINDI ALLA GESTIONE DELLE FORZE AEREE. IL MODO 2 VENIVA UTILIZZATO PER INDIVIDUARE IN MANIERA PRECISA CIASCUN SINGOLO VELIVOLO, FATTE ALCUNE ECCEZIONI DOVUTE ALLA LIMITATEZZA DEI CODICI DISPONIBILI. PER ESEMPIO POTEVANO ESSERE ASSEGNATI CODICI IN NUMERO LIMITATO AD UN'AREA NATO CHE DISPONEVA DI VELIVOLI IN NUMERO SUPERIORE. SI RICORREVA PERCIO' ALL'ATTRIBUZIONE

DELLO STESSO CODICE A DUE VELIVOLI SCHIERATI POSSIBILMENTE DISTANTI TRA DI LORO E COMUNQUE UTILIZZANTI VELIVOLI DI NATURA COMPLETAMENTE DIVERSA, AD ESEMPIO VELIVOLI INTERCETTORI ED ELICOTTERI, COSICCHE' EVENTUALI DUBBI POTESSERO ESSERE SUPERATI PRENDENDO IN ESAME LE CARATTERISTICHE DI VOLO - LA VELOCITA', LA QUOTA MASSIMA RAGGIUNGIBILE, ECC - DEI VELIVOLI ASSEGNATARI DI UNO STESSO CODICE. CARATTERISTICA PROPRIA DEL MODO 2 E NON AGLI ALTRI DUE MODI, E CHE I CODICI DI MODO 2 DI NORMA NON POSSONO ESSERE MODIFICATI IN VOLO (POTREBBERO FARE ECCEZIONE GROSSI VELIVOLI DA TRASPORTO, GIACCHE' QUESTE MACCHINE HANNO LE APPARECCHIATURE ACCESSIBILI, BENCHE' OPERATIVAMENTE TALE MODIFICA NON SIA CONSENTITA. UNA TALE OPERAZIONE, OLTRE AD ESSERE VIETATA, E' TECNICAMENTE IMPOSSIBILE SU VELIVOLI TATTICI).

A D.R.: IL MODO 1 E IL MODO 3 SONO INVECE MODIFICABILI CON AZIONE DIRETTA DA PARTE DEL PILOTA E/O DEL NAVIGATORE, OVE ESISTENTE, UTILIZZANDO APPOSITI PANNELLINI DI COMANDO. LA MODIFICA DL CODICE POTREBBE ESSERE CONSEGUENZA DI UN CAMBIO DI MISSIONE DURANTE IL VOLO. QUELLA DEL MODO 3 PER LA COSIDDETTA "SIF ROTATION" E CIOE' PER UN CAMBIO PERIODICO DI CODICE, EFFETTUATA PER MOTIVI DI SICUREZZA, O PIU' SPESSO PER OTTEMPERARE AGLI ORDINI DEL CONTROLLORE A TERRA, ORDINI IMPARTITI ALLO SCOPO DI INDIVIDUARE TRA GLI ALTRI IL VELIVOLO AL QUALE SI FORNISCE UN CONTROLLO E/O ASSISTENZA. I CODICI DI MODO 3, OLTRE ALL'USO SOPRA CITATO IN AMBIENTE TATTICO, SONO CODICI UTILIZZATI ESSENZIALMENTE AI FINI DEL CONTROLLO DEL T.A., SIA CIVILE CHE MILITARE. CIASCUN ENTE DEL CONTROLLO HA DI NORMA UN DETERMINATO NUMERO DI CODICI DI MODO 3, PER SUO ESCLUSIVO USO, CHE PUO' ASSEGNARE AI SINGOLI VELIVOLI AI QUALI FORNISCE SERVIZIO DI CONTROLLO RADAR. IN QUESTI CASI LE PRIME DUE CIFRE SONO RIFERIBILI ALL'ENTE CHE ESERCITA IL CONTROLLO (ACC, GCA, APP) E LE SECONDE DUE CIFRE ALLO SPECIFICO VELIVOLO.

A D.R.: LA DIRETTIVA IN MATERIA FA PARTE DELLA SERIE ACP - NATO. FORSE ALL'EPOCA ERA QUELLA CHE RECAVA IL NUMERO 160 (CENTOSESSENTA).

A D.R.: LE TAVOLE DI ASSEGNAZIONE DEL MODO 2 ERANO NATO, PRODOTTE DA AIRSOUTH. VENIVANO DISTRIBUITE ALLE SINGOLE BASI E AI SINGOLI ENTI DELLA D.A. CON RESPONSABILITA' DI CONTROLLO TATTICO, COME MARSALA, POGGIO BALLONE, I S.O.C.

A D.R.: VENIVANO VARIATE SECONDO LE OCCORRENZE - COME LA DISTRUZIONE DI UN VELIVOLO, NUOVE DISPONIBILITA', TRASFERIMENTO DI GRUPPI DA UNA BASE ALL'ALTRA - E NON A PERIODI FISSI. DA DIVERSI ANNI I R.O.C. EMANANO UN MESSAGGIO PERIODICO DI AGGIORNAMENTO DELLA SITUAZIONE RELATIVA ALL'ATTRIBUZIONE DEI CODICI DI MODO 2 ALLE SINGOLE BASI.

A PROPOSITO DEL MODO 2 NEL NADGE, NEI CASI DI SYNADEX LE TRACCE SIMULATE POTREBBERO RISULTARE DOTATE DI UN CODICE DI MODO 2, CHE NON HA ALCUN RIFERIMENTO A VELIVOLI REALMENTE ESISTENTI, E DI CONSEGUENZA A BASI AEREE. TALE CODICE E' USATO SOLO COME RIFERIMENTO PER RISALIRE ALLA IDENTITA' DELLA TRACCIA SIMULATA GENERATA DAL COMPUTER SECONDO LO SCENARIO ESERCITATIVO PREVISTO. IN PRATICA OLTRE AL NASTRO CHE GENERA LO SCENARIO ESERCITATIVO - CHE MI SEMBRA SI CHIAMASSE SPS - POTEVANO COMPILARSI DELLE LISTE AD USO DEL PERSONALE OPERATIVO, SULLE QUALI VI ERA L'ABBINAMENTO TRA I SOPRACITATI CODICI "VIRTUALI" DI MODO 2, E AD ESEMPIO L'IDENTIFICAZIONE DEL VELIVOLO CHE SI INTENDEVA SIMULARE.

A D.R.: IL CODICE 01, 02 E 03 ESISTONO; SICURAMENTE VENIVANO UTILIZZATI DA VELIVOLI TATTICI, MA NON RICORDO SE ERANO IN USO ANCHE PER GLI INTERCETTORI. 01 PROBABILMENTE SIGNIFICAVA TARGET. SI TRATTAVA DI VELIVOLI AMICI CHE VOLEVANO FARSI RICONOSCERE IN QUANTO TALI, DI CERTO NON ERANO VELIVOLI "NEMICI" IN QUANTO QUESTI NON AVREBBERO USATO IL TRANSPONDER. IL SIF 1 - 10 E' RICONDUCEBILE A VELIVOLI DA RICOGNIZIONE, PROBABILMENTE POTREBBE ANCHE INDICARE L'AWACS, MA NON L'AWACS NATO NELL'80, GIACCHE' ALL'EPOCA, LA NATO NON MI RISULTA DISPONESSE DI VELIVOLI DI QUESTO TIPO. ALL'EPOCA NE AVEVANO SOLTANTO GLI STATI UNITI.

A D.R.: I CODICI SIF 20, 22 E 33 NON MI RICHIAMANO NESSUN TIPO PARTICOLARE DI MISSIONE, SICURAMENTE AVEVANO UN SIGNIFICATO, MA ORA NON LO RICORDO. IL SIF 1 - 53 POTREBBE SIGNIFICARE RICOGNIZIONE MARITTIMA. 61, 62, E 63 NORMALMENTE UTILIZZATI DA VELIVOLI F104 E IN PARTICOLARE CON BUONISSIME PROBABILITA' IL 63 ERA IL VELIVOLO INTERCETTORE O "FIGHTER", MENTRE GLI ALTRI DUE, MOLTO PROBABILMENTE, IL VELIVOLO CHE FUNGEVA DA TARGET. IL 71 PROBABILMENTE VELIVOLO DI GUERRA ELETTRONICA, MA POTREBBE IN REALTA' ESSER STATO UTILIZZATO, DA VELIVOLI PD 808 ANCHE QUANDO NON IMPEGNATI IN MISSIONE DI GUERRA ELETTRONICA. IL 73 SIGNIFICA EMERGENZA C'E' PERO' DA PRECISARE CHE DI NORMA NON E' SUFFICIENTE OSSERVARE UN CODICE 73 PER UNO O DUE GIRI D'ANTENNA PER POTER ESSERE CERTI CHE SI TRATTI DI UNA EFFETTIVA EMERGENZA, O NON SOLAMENTE DI ERRATA LETTURA DEL

CODICE DA PARTE DELL'APPARATO O DI MAL FUNZIONAMENTO TEMPORANEO DELL'APPARATO. SE INVECE IL CODICE 73 VIENE RIPETUTO PER PIU' GIRI D'ANTENNA, L'EMERGENZA E' CONFERMATA; IL PERSONALE SI ALLERTA E SI PONE PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TRACCIA; LO STESSO DEVE DIRSI PER I CODICI DI EMERGENZA DEL MODO 3 CHE SONO: 7700 = EMERGENZA IN GENERALE, 7600 = EMERGENZA RADIO; 7500 = DIROTTAMENTO IN ATTO, 7777 = POTREBBE RAPPRESENTARE UN'EMERGENZA MA POTREBBE ANCHE ESSERE SEMPLICEMENTE IL COSIDDETTO "FLASH" PER IDENTIFICAZIONE. POTREBBE ESISTERE, ANCHE PER IL MODO 1, UN CODICE DI EMERGENZA RADIO CHE ORA PERO' NON RICORDO, MA CHE COMUNQUE DOVREBBE AVERE UN 7 INIZIALE, E CHE AL MOMENTO NON RICORDO.

A D.R.: HO NOTATO ALL'ATTO DELLA CONSEGNA DEL TABULATO, IN OCCASIONE DELLA CONSEGNA DEI TABULATI IN SEDE DI ESECUZIONE DELLA S.V., L'ALTRO IERI, CHE SULLA TRACK HISTORY DI MARSALA APPARIVA UN "BUCO" TRA LE ORE 18,09 E LE 18,23 ZULU, IL FATTO A PARER MIO SI POTREBBE SPIEGARE FACENDO LE SEGUENTI IPOTESI:

1^: ASSENZA TOTALE DI TRAFFICO LOCALE E REMOTO, IPOTESI POCO PROBABILE PERCHE' CIO' DOVREBBE PRESUPPORRE SIA L'ASSENZA DI TRACCE LOCALI NELL'AREA DI RESPONSABILITA' SIA LA CADUTA DEL PONTE RADIO PER LA RICEZIONE DI QUELLE REMOTE, O L'ASSENZA CONCOMITANTE ANCHE DI TRACCE REMOTE IN UN ORARIO CHE NON GIUSTIFICHEREBBE TALE ASSENZA;

2^: POTREBBE TRATTARSI DI UN BLOCCO DEL SISTEMA DI REGISTRAZIONE DATI;

3^: UNA MALFUNZIONE/ANOMALIA VERIFICATASI DURANTE LE FASI DI RIDUZIONE DATI EFFETTUATA PER LA PRESENTE INCHIESTA, DURANTE LA QUALE FU PRODOTTO IL TABULATO IN ESAME, ANCH'ESSA POCO PROBABILE, GIACCHE' SAREBBE STATA NOTATA SIA DAL PERSONALE CHE DAI PERITI PRESENTI ALLA RIDUZIONE STESSA.

4^: POTREBBE ANCHE DERIVARE DALLE PROCEDURE UTILIZZATE PER LA RIDUZIONE QUALORA AL MOMENTO NON FOSSE STATO DISPONIBILE LO STESSO SOFTWARE IN USO AL MOMENTO DI REGISTRAZIONE DEL NASTRO DAL QUALE E' STATO TRATTO IL TABULATO.

A D.R.: BORGO PIAVE HA CONSERVATO ANCHE VECCHI SOFTWARE NON SO SE RIFERIBILI CON CERTEZZA AL GIUGNO 1980 E QUINDI UTILIZZABILI CON ASSOLUTA CERTEZZA DI RISULTATI.

L.C.S. E CHIUSO AD ORE 14,45