

# Naufragio della *Katër i Radës*

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.

Il **naufragio della *Katër i Radës***, noto anche come **tragedia di Otranto** o **tragedia del Venerdì Santo del 1997**, è stato un sinistro marittimo avvenuto il 28 marzo 1997 all'omonima motovedetta albanese (in italiano: *Quattro in Rada*<sup>[1]</sup>).

La nave, carica di circa 120 profughi in fuga dall'Albania in rivolta, entrò in collisione nel canale d'Otranto con la corvetta *Sibilla* della Marina Militare italiana, che ne contrastava il tentativo di approdo sulla costa italiana. Nel conseguente affondamento perirono 81 persone di cui si riuscì a recuperare il corpo<sup>[2]</sup> e, si stima, tra 27<sup>[3]</sup> e 24 persone mai ritrovate.<sup>[2]</sup> I superstiti furono 34.<sup>[4]</sup>

## Indice

**Contesto storico**

**Il naufragio**

**Reazioni all'incidente**

**Processo**

**Ricorso alla Corte europea dei diritti dell'uomo**

**Ricordo**

**Note**

**Bibliografia**

**Voci correlate**

**Altri progetti**

**Collegamenti esterni**

## Contesto storico

### Naufragio della *Katër i Radës* Naufragio



Localizzazione nel sinistro

**Tipo** Collisione con inabissamento

**Data** 28 marzo 1997  
18:45 – 19:03

**Luogo** Canale d'Otranto

**Stato**  Italia

**Coordinate** 40°13′09.84″N 18°48′32.04″E

**Motivazione** Collisione con la corvetta *Sibilla* della Marina Militare Italiana

**Conseguenze**

**Morti** 81

**Dispersi** 24/27

**Sopravvissuti** 34



I 20.000 profughi albanesi giunti con la nave *Vlorë* al porto di Bari l'8 agosto 1991

Dopo anni di isolamento forzato e di divieto assoluto di espatrio, con ordini di aprire il fuoco al confine, al crollo del comunismo in Albania nel 1990 migliaia di albanesi iniziarono a fuggire in Italia e Grecia. Due grandi ondate di persone raggiunsero l'Italia, prima nel marzo e poi nell'agosto 1991. La prima ondata fu innescata dalla diffusione della notizia che l'Italia stava concedendo visti d'ingresso, cosicché migliaia di persone si imbarcarono al porto di Durazzo su natanti di ogni dimensione diretti in Italia, mentre il governo comunista albanese ancora in piedi definì tale emigrazione una "demenza nazionale".

A quel punto, circa 20.000 rifugiati albanesi avevano già raggiunto l'Italia, la maggior parte dei quali sbarcati a Brindisi. Gli sbarchi suscitavano clamore e preoccupazione. Non mancarono giornalisti che descrissero la situazione come una "invasione di barbari" sul suolo italiano.<sup>[5]</sup> A seguito della guerra del Golfo, alcuni opinionisti italiani espressero preoccupazione anche per un presunto "pericolo islamico" dei migranti.<sup>[6]</sup> Altri videro un collegamento tra l'invasione ottomana di Otranto (1480-1481) attraverso lo stretto di Otranto, largo 64 km, e la migrazione contemporanea.<sup>[6]</sup>

Nel gennaio 1997 scoppiò una gravissima crisi in Albania a seguito di un'immensa truffa di marketing piramidale, che portò il paese all'anarchia, caos, deterioramento sociale e nella violenza criminale. Il 2 marzo 1997 avvenne una ribellione con conseguente dichiarazione dello stato di emergenza nazionale e l'imposizione del coprifuoco, destando gravi preoccupazioni anche in Italia, dove si temeva da un momento all'altro l'arrivo di un altro grande flusso migratorio. Il governo albanese chiuse l'aeroporto di Tirana e i porti di Durazzo, Saranda e Valona.<sup>[7]</sup>

L'emigrazione albanese in Italia raggiunse il suo apice nella seconda metà di marzo, quando si verificò una forte pressione sui centri di accoglienza italiani e provocando una forte reazione nell'opinione pubblica italiana.<sup>[8]</sup> L'Italia concluse allora un accordo bilaterale con l'Albania, affinché la Marina Militare italiana potesse abbordare tutte le navi albanesi ogniqualvolta si fossero imbattute in esse<sup>[9]</sup> a partire dal 3 aprile 1997 ed ispezionarle, per individuare potenziali migranti albanesi diretti in Italia da rispedire in Albania; in cambio di ciò il governo albanese avrebbe ottenuto assistenza finanziaria, di polizia e umanitaria da parte dell'Italia. Nelle acque internazionali del canale d'Otranto venne così istituita l'operazione Bandiere bianche, che attuò *de facto* un blocco navale.<sup>[10]</sup>

## **Il naufragio**

---

La *Katër i Radës* era stata rubata al porto di Saranda da gruppi criminali che gestivano il traffico di immigrati clandestini.<sup>[11]</sup> Partì da Valona nel pomeriggio (alle 16:00) del 28 marzo 1997 carica di profughi che cercavano di raggiungere le coste italiane, per fuggire dall'Albania in preda all'anarchia.<sup>[12]</sup> Sulla piccola imbarcazione, progettata per 9 membri dell'equipaggio,<sup>[13]</sup> avevano trovato invece posto verosimilmente 142 persone.

Alle 17:15 al largo dell'isola di Sàseno<sup>[14]</sup> fu avvistata dalla fregata *Zeffiro*,<sup>[15]</sup> impegnata nell'operazione *Bandiere Bianche*, nome in codice con cui era nota l'operazione di blocco navale realizzata per limitare gli sbarchi delle cosiddette *carrette del mare* provenienti dalle coste albanesi. Nave *Zeffiro* intimò alla *Katër i Radës* (inizialmente identificato come un motoscafo con circa 30 civili a bordo) di invertire la rotta, ma la nave albanese proseguì.<sup>[1]</sup> Quindici minuti più tardi la nave viene presa in consegna dalla corvetta *Sibilla*, più piccola ed agile, che si occupò di effettuare le manovre di allontanamento, avvicinandosi in cerchi sempre più stretti alla *Katër i Radës*.<sup>[15]</sup>



La corvetta *Sibilla* della Marina Militare Italiana.

Alle 18:45 avvenne l'urto che fece ribaltare la nave albanese,<sup>[13]</sup> che alle 19:03 affondò definitivamente.<sup>[15]</sup> Secondo alcune testimonianze, dopo il ribaltamento della nave albanese, la *Sibilla* si sarebbe inizialmente allontanata per poi ritornare circa 20 minuti dopo.<sup>[14]</sup> Vennero subito recuperati i cadaveri di almeno 52 persone,<sup>[16]</sup><sup>[17]</sup> mentre il numero totale di vittime venne stimato in 83 passeggeri.<sup>[9]</sup> I sopravvissuti furono condotti nel porto di Brindisi, dove arrivarono alle 2:45 del mattino seguente; caricati su un autobus, raggiunsero un centro per l'immigrazione per essere identificati.<sup>[18]</sup>

## Reazioni all'incidente

---

Il 29 e 30 marzo 1997 la notizia del disastro fu pubblicata in prima pagina da tutti i quotidiani italiani, riportando il senso di gravità dell'incidente, che venne definito come una collisione o speronamento.<sup>[10]</sup>

Il 28 marzo il Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite adottò la Risoluzione 1101, che istituì una forza multinazionale di protezione in Albania per facilitare la fornitura di assistenza umanitaria: la missione Alba venne affidata al governo italiano e comprendeva la partecipazione di 6.500 soldati provenienti da altri otto paesi (Austria, Danimarca, Francia, Grecia, Romania, Slovenia, Spagna e Turchia). La ragione non dichiarata dell'intervento fu quella di arginare il flusso dei rifugiati.<sup>[19]</sup>

Il 31 marzo venne proclamato un giorno di lutto nazionale in Albania.

L'incidente sollevò interrogativi sull'entità del potere che lo Stato può utilizzare per proteggersi da accessi non autorizzati. Anche se fu indubbio che l'affondamento fosse involontario, vi furono controversie sul fatto che fosse stato causato da manovre pericolose e che esse potessero essere sproporzionate in relazione alla necessità di fermare la nave irregolare. Alcuni esperti sostengono che lo Stato ha l'obbligo di limitare le azioni coercitive sproporzionate rispetto al rischio di intrusione.<sup>[16]</sup> L'Alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati criticò il blocco italiano come "illegale", poiché l'Italia lo aveva stabilito solo attraverso un accordo bilaterale intergovernativo con l'Albania.<sup>[10]</sup>

## Processo

---

Secondo i giudici la colpa era da dividere tra i comandanti delle due imbarcazioni: sia la sentenza di primo grado, giunta nel 2005, sia quella di secondo grado, del 2011 e quella della Cassazione nel 2014, hanno stabilito che il comandante della *Katër i Radës* aveva effettuato delle manovre scorrette, non ascoltando le intimazioni, mentre la corvetta italiana cercava energicamente di impedire il passaggio. La condanna per Namik Xhaferi, al comando della motovedetta albanese, fu inizialmente di quattro anni di carcere, poi ridotti in appello a tre anni e dieci mesi e successivamente ridotta a tre anni e sei mesi in Cassazione; quella per Fabrizio Laudadio, comandante della *Sibilla*, ammontava inizialmente a tre anni, poi ridotti a due anni e quattro mesi in appello<sup>[1]</sup>, e scesa definitivamente a due anni in Cassazione<sup>[20]</sup>.

Il relitto della nave, recuperato, è diventato a Otranto un monumento memoriale detto 'L'Approdo. Opera all'Umanità Migrante' per mano dell'artista greco Costas Varotsos.<sup>[3]</sup>

Il 26 gennaio 2000 è stata presentata alla Camera, l'interpellanza parlamentare (2-02197) a firma Nardini, Giordano, Vendola, Mantovani, De Cesaris per chiedere al Presidente del Consiglio Romano Prodi e al Ministro della Difesa Beniamino Andreatta di riferire in merito al "verbale della testimonianza del capitano di corvetta Angelo Luca Fusco i cui contenuti – se confermati – indicano una grave responsabilità dei vertici militari e politici nell'affondamento della nave albanese".<sup>[21]</sup> In una puntata della trasmissione televisiva Ballarò del 2013, viene riportata una dichiarazione di Romano Prodi, all'epoca dei fatti Presidente del Consiglio: "La sorveglianza dell'immigrazione clandestina attuata anche in mare rientra nella doverosa tutela della nostra sicurezza e nel rispetto della legalità che il governo ha il dovere di perseguire".<sup>[22]</sup>

## Ricorso alla Corte europea dei diritti dell'uomo

---

Il caso "Xhavara e altri contro Italia e Albania" venne ritenuto inammissibile poiché i rimedi nazionali non erano ancora esauriti al momento del deposito del ricorso.<sup>[9][23]</sup>

La Corte europea dei diritti dell'uomo assunse la propria giurisdizione sulla base dell'accordo bilaterale tra l'Albania e l'Italia.<sup>[24]</sup> Dal momento che la nave affondata venne recuperata a 56 km dalla costa italiana, a 16 km dalla costa albanese e a 24 km dalle acque territoriali albanesi<sup>[18]</sup>, la Corte ritenne l'Italia responsabile dell'incidente in quanto esercitante attività al di fuori della propria giurisdizione; l'Italia venne inoltre incaricata di svolgere un'indagine sui decessi, requisito che è stato ritenuto soddisfatto dalla procedura di omicidio colposo avviata nei confronti del comandante della nave italiana.<sup>[9]</sup>



Il relitto della *Katër i Radës* nel memoriale *L'Approdo. Opera all'Umanità Migrante* di Costas Varotsos (porto di Otranto)

Al termine di otto anni di procedimento, il Tribunale di Brindisi condannò i comandanti italiano e albanese per "naufragio e omicidio colposo", attribuendo la responsabilità dell'"incidente" ad entrambi a livello individuale.<sup>[16]</sup> Peraltro, la più ampia catena di comando, che stabilì il quadro giuridico, i discorsi e il consolidamento delle pratiche che portarono all'affondamento non furono oggetto di indagini giudiziarie.<sup>[10]</sup>

## Ricordo

---

La tragedia di Otranto è entrata nel repertorio delle canzoni popolari albanesi relative all'emigrazione degli albanesi all'estero. I protagonisti di questa pratica sono stati gli intellettuali locali chiamati *rapsod* che hanno raccontato la mitologia del *kurbet* prima della seconda guerra mondiale con la migrazione. Si servono di metafore e strumenti di performance tratti dalla poesia popolare orale e da lamenti di morte che reagiscono alle migrazioni per fissarle nella memoria della comunità. Questo divenne uno strumento per rispondere alla perdita di vite umane per la tragedia di Otranto e per altri tragici eventi.<sup>[25]</sup>

Alcuni relitti del *Katër i Radës* furono recuperate e depositate in un angolo del porto di Brindisi. In seguito, vennero collocate su una piattaforma di cemento nel porto di Otranto come monumento memoriale della sciagura, progettato dallo scultore greco Costas Varotsos e con un costo di 150 mila euro.<sup>[26]</sup> intitolato

*L'Approdo. Opera all'Umanità Migrante.*<sup>[27]</sup> I fotografi Arta Ngucaj e Arben Beqiraj pubblicarono le immagini della nave sul quotidiano italo-albanese *Shqiptari i Italisë*,<sup>[28]</sup> e le famiglie delle vittime chiesero che il relitto del *Kateri i Radës* fosse restituito all'Albania.<sup>[29]</sup>

## Note

---

1. *Strage del venerdì santo. Condanne ridotte in Appello*, Il tacco d'Italia-Quotidiano online del Salento, 29 giugno 2011. URL consultato il 30 gennaio 2012 (archiviato dall'[url originale](#) il 18 ottobre 2014).
2. *Kater I Rades e quella strage di 14 anni fa*, La Gazzetta del Mezzogiorno, 27 marzo 2011. URL consultato il 30 gennaio 2012.
3. *Rivive la nave "Katër i Radës", da relitto di una tragedia a opera all'umanità migrante*, Il Fatto Quotidiano, 29 gennaio 2012. URL consultato il 30 gennaio 2012.
4. <sup>^</sup> *La storia*, La Repubblica, 15 novembre 1997. URL consultato il 30 gennaio 2012.
5. <sup>^</sup> Elspeth Guild e Minderhoud, Paul, *Immigration and criminal law in the European Union: the legal measures and social consequences of criminal law in member states on trafficking and smuggling in human beings*, Immigration and asylum law and policy in Europe, vol. 9, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 182, ISBN 90-04-15064-1.
6. Maurizio Albahari, *Death and the Moral State: Making Borders and Sovereignty at the Southern Edges of Europe* ([PDF](#)), Center for Comparative Immigration Studies, University of California, San Diego, June 2006, p. 5. URL consultato il 12 luglio 2019.
7. <sup>^</sup> Clara Fringuello, *La fine della dittatura e lo sbarco degli albanesi*, in Christopher Hein (a cura di), *Rifugiati: vent'anni di storia del diritto d'asilo in Italia*, Donzelli Editore, 2010.
8. <sup>^</sup> Bernard Ryan e Mitsilegas, Valsamis, *Extraterritorial immigration control: legal challenges*, BRILL, 2010, p. 293, ISBN 90-04-17233-5.
9. Mark Gibney e Skogly, Sigrun, *Universal human rights and extraterritorial obligations*, University of Pennsylvania Press, 2010, p. 72, ISBN 0-8122-4215-7.
10. Maurizio Albahari, *Death and the Moral State: Making Borders and Sovereignty at the Southern Edges of Europe* ([PDF](#)), Center for Comparative Immigration Studies, University of California, San Diego, June 2006, p. 8. URL consultato il 26 gennaio 2010.
11. <sup>^</sup> *14 anni dopo: la sentenza d'appello per lo speronamento della carretta del mare*, su [acmos.net](#), 15 luglio 2011. URL consultato il 30 gennaio 2011 (archiviato dall'[url originale](#) il 4 gennaio 2012).
12. <sup>^</sup> *Strage di albanesi ad Otranto ridotte le pene in appello*, La Repubblica, 29 giugno 2011. URL consultato il 30 gennaio 2012.
13. *Costa concordia, ultima tragedia in un secolo di naufragi*, Liguria Nautica News, 15 gennaio 2012. URL consultato il 30 gennaio 2012.
14. Maurizio Albahari, *Death and the Moral State: Making Borders and Sovereignty at the Southern Edges of Europe* ([PDF](#)), Center for Comparative Immigration Studies, University of California, San Diego, June 2006, p. 6. URL consultato il 26 gennaio 2010.
15. *Chi si ricorda della Kater I Rades*, su [passaggioasudest.ilcannocchiale.it](#), 4 aprile 2007. URL consultato il 30 gennaio 2012.
16. Bernard Ryan e Mitsilegas, Valsamis, *Extraterritorial immigration control: legal challenges*, BRILL, 2010, p. 294, ISBN 90-04-17233-5.
17. <sup>^</sup> Carlo Vulpio, *Strage di Otranto, indagati due ammiragli*, Corriere della Sera, 18 marzo 1998. URL consultato il 25 gennaio 2012.
18. Maurizio Albahari, *Death and the Moral State: Making Borders and Sovereignty at the Southern Edges of Europe* ([PDF](#)), Center for Comparative Immigration Studies, University of California, San Diego, June 2006, p. 7. URL consultato il 26 gennaio 2010.
19. <sup>^</sup> Fred C. Abrahams, *Modern Albania: From Dictatorship to Democracy*, New York, NYU Press, 2015, pp. 210, ISBN 978-0-8147-0511-7. URL consultato il 12 luglio 2020 (archiviato dall'[url originale](#) il 28 ottobre 2018).

20. <sup>^</sup> [BrindisiReport.it del 24 maggio 2014 - „Strage del Venerdì Santo, i due comandanti condannati anche in Cassazione.“](http://www.brindisireport.it/cronaca/strage-del-venerdi-santo-i-due-comandanti-condannati-anche-in-cassazione.html) (<http://www.brindisireport.it/cronaca/strage-del-venerdi-santo-i-due-comandanti-condannati-anche-in-cassazione.html>)
21. <sup>^</sup> [Interpellanze - Camera dei deputati \(PDF\)](#), Camera dei deputati, 26 gennaio 2000. URL consultato l'11 gennaio 2013.
22. <sup>^</sup> [Ballarò](#), Rai 3. URL consultato il 12 gennaio 2013.
23. <sup>^</sup> CEDU, [Xhavara e altri contro Italia e Albania, ricorso n. 39473/98, decisione di irricevibilità dell'11 gennaio 2001](#). URL consultato il 13 giugno 2018.
24. <sup>^</sup> Robin Geiss e Petrig, Anna, [Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden](#), Oxford University Press, 2011, p. 114, ISBN 0-19-960952-7.
25. <sup>^</sup> Eckehard Pistrick, [Singing back the kurbetlli – Responses to migration in Albanian folk culture as a culturally innovative practice \(PDF\)](#), Anthropological Notebooks, vol. 16, Slovene Anthropological Society, 2010, p. 29, ISSN 1408-032X. URL consultato il 25 gennaio 2012.
26. <sup>^</sup> [Monument për tragjedinë e Otrantos](#), Koha Ditore, 15 dicembre 2011. URL consultato il 19 febbraio 2012.
27. <sup>^</sup> [Keti Biçoku, L'ultimo approdo della Katër i Radës](#), Shqiptari i Italisë, 30 gennaio 2012. URL consultato il 19 febbraio 2012.
28. <sup>^</sup> [Fotot ekskluzive: Katër i Radës copëtohet për t'u bërë monument](#), Shqiptari i Italisë, 14 dicembre 2011. URL consultato il 19 febbraio 2012.
29. <sup>^</sup> [Tragjedia e Otrantos, familjarët: 'Kateri i Radës' të kthehet në Shqipëri](#), Balkanweb, 13 dicembre 2011. URL consultato il 25 gennaio 2012 (archiviato dall'[url originale](#) il 4 marzo 2016).

## Bibliografia

---

- Alessandro Leogrande: *Il naufragio. Morte nel Mediterraneo*, Feltrinelli, Milano, 2011, EAN 978880717219
- Francesco Niccolini, Dario Bonaffino: *Kater I Rades Il naufragio della speranza*, BeccoGiallo, 2014, ISBN 978-88-99016-09-8


## Voci correlate

---

- [Katër i Radës](#)
- [Anarchia albanese del 1997](#)
- [Missione Alba](#)
- [Albanesi in Italia](#)
- [Vlora \(nave\)](#)

## Altri progetti

---

-  [Wikimedia Commons](https://commons.wikimedia.org/wiki/?uselang=it) (<https://commons.wikimedia.org/wiki/?uselang=it>) contiene immagini o altri file su **Naufragio della Kater I Rades** ([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tragedy\\_of\\_Otranto?uselang=it](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tragedy_of_Otranto?uselang=it))

## Collegamenti esterni

---

- [Pagine web](https://sites.google.com/site/katerirades/home) (<https://sites.google.com/site/katerirades/home>) con molte risorse dedicate a questo naufragio.

- *Il "Katër i Radës" al Festival Internazionale di Musica Contemporanea, su labiennale.org*. URL consultato il 12 ottobre 2014 (archiviato dall'url originale il 4 marzo 2016).
  - "Quando la Pivetti disse "Buttiamoli a mare" (<https://www.eastjournal.net/archives/111135ALBANIA:>). Intervista ad Alessandro Leogrando" di Geri Ballo, *Eastjournal*, 2011
- 

Estratto da "[https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Naufragio\\_della\\_Katër\\_i\\_Radës&oldid=114302330](https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Naufragio_della_Katër_i_Radës&oldid=114302330)"

---

**Questa pagina è stata modificata per l'ultima volta il 12 lug 2020 alle 23:36.**

Il testo è disponibile secondo la licenza Creative Commons Attribuzione-Condividi allo stesso modo; possono applicarsi condizioni ulteriori. Vedi le condizioni d'uso per i dettagli.