

IL MARE ADRIATICO NEI PIANI DELL'APPROVVIGIONAMENTO  
DI MATERIALE BELLICO ALLA JUGOSLAVIA AGLI INIZI DEGLI  
ANNI CINQUANTA

*Ivan LAKOVIĆ*

Istorijski institut Crne Gore, Bulevar Revolucije 5, Podgorica, Crna Gora  
e-mail: ivan.lakovic@gmail.com

*SINTESI*

*L'autore presenta la percezione degli jugoslavi e degli occidentali relativamente all'importanza del mare Adriatico e della sua costa dopo la rottura tra la Jugoslavia e l'Unione Sovietica nel 1948. L'articolo si basa sull'analisi dei documenti conservati a Belgrado e a Washington D.C., soprattutto quelli riguardanti le conferenze del novembre 1952 e dell'agosto 1953.*

*Parole chiave: mare Adriatico, Jugoslavia, NATO, aiuti militari, Marina militare jugoslava*

THE ADRIATIC SEA IN PROJECTIONS OF SUPPLYING THE YUGOSLAVIA  
WITH MILITARY GOODS IN THE BEGINNING OF THE 1950S

*ABSTRACT*

*The author presents the Yugoslav and the Western perceptions of importance of Adriatic Sea and its coast after Yugoslav break up with Soviet Union in 1948. The article is based upon the documents from the archival institutions in Belgrade and Washington D.C., mostly those related to conferences held in November 1952 and August 1953.*

*Key words: Adriatic Sea, Yugoslavia, NATO, military aid, Yugoslav Navy*

## INTRODUZIONE

Con la risoluzione del Cominform (Informbiro) nel giugno 1948 la posizione internazionale della Jugoslavia diventò particolarmente sfavorevole e vennero interrotti quasi del tutto i rapporti di Belgrado con l'Europa dell'Est. D'altra parte, dopo la Seconda Guerra Mondiale anche le relazioni con i Paesi occidentali erano compromesse dal disaccordo ideologico e dalle controversie territoriali con l'Italia e con l'Austria. La Jugoslavia si trovò in una situazione di "blocco" pressoché totale. Di fronte a seri problemi economici, a cui si aggiungeva anche il timore di un eventuale intervento armato proveniente dall'Est, la Jugoslavia cercò di trovare una soluzione nella collaborazione con gli Stati Uniti (USA) e con i Paesi dell'Europa occidentale. Se all'inizio lo stato jugoslavo ricevette aiuti economici e politici da parte dell'Occidente – per continuare a contrastare Mosca –, in un secondo momento poté contare anche su un appoggio militare<sup>1</sup>.

Nell'analisi storica di questi rapporti particolari tra la Jugoslavia e l'Occidente ci siamo interrogati sul ruolo che ebbe allora il bacino Adriatico come spazio strategico-operativo, di comunicazione e di trasporto. Riguardo a ciò, i vertici militari jugoslavi presentarono alle delegazioni delle tre principali potenze occidentali (USA, Gran Bretagna e Francia) tutta una serie di informazioni concrete – per la prima volta in modo sistematico – cercando di far coincidere i piani di guerra jugoslavi con quelli difensivi occidentali nei Balcani. I verbali delle riunioni comuni presso l'Archivio delle Forze Armate della Serbia (Arhiv Oruzanih Snaga Srbije) ci svelano la quantità e la natura come pure la diversità dei dati sul ruolo del bacino Adriatico nei piani di difesa di allora. Se contestualizzati, tenendo conto dei piani difensivi alleati, questi verbali rappresentano una fonte determinante per comprendere non solo i piani militari e la situazione in cui in quel momento si trovava l'esercito jugoslavo, ma anche le reali possibilità di integrazione di questi piani nelle più vaste concezioni militari dell'Occidente. Se si confrontano questi dati con quelli presentati fino a quel momento dai rappresentanti occidentali, risulta evidente la diversa importanza data al bacino Adriatico e alle possibilità di poterlo sfruttare. Insistendo sulla sua importanza, la parte jugoslava cercò di sottolineare la necessità di modernizzare la propria flotta militare. Gli interlocutori occidentali, invece, vedevano l'utilità operativa militare della Jugoslavia soltanto nei termini di blocco dell'avanzata terrestre verso il nord Italia, mentre non accettavano il rafforzare dell'efficacia della marina jugoslava.

## I SETTORI DELLA DIFESA JUGOSLAVA IN CASO DI ATTACCO DALL'EST

La rottura tra la Jugoslavia e l'Unione Sovietica (URSS) fu per l'Occidente importante in molteplici ambiti, da quello geopolitico fino a quello ideologico-propagandistico. Tale evento infatti consolidò l'ala meridionale del Patto Atlantico (North Atlantic Treaty Organization – NATO), mediante un legame diretto con l'Italia e la Grecia, nonché con il

---

1 Sulla posizione internazionale della Jugoslavia in seguito alla rottura con l'Unione Sovietica nel 1948 vedi ad es. Petranović, 1988; Bekić, 1988; Bogetić, 2000; Lis, 2003; Jakovina, 2003; Dimitrijević, 2006; Laković, 2006.

divieto di accesso alle forze sovietiche nell'Adriatico. Inoltre, vennero chiuse due tra le più importanti rotte strategiche di avanzamento e approvvigionamento al sud-est europeo: quella nord-occidentale (che attraverso la cosiddetta Porta di Lubiana portava verso l'Italia settentrionale e la Francia meridionale) e quella sud-orientale (che attraverso la valle Morava – Vardar portava verso Salonicco). Non bisogna neanche dimenticare l'effetto che il sostegno da parte dell'Occidente a un regime socialista – per di più non condizionato dalla necessità di modificare l'organizzazione interna – produsse sugli altri Paesi nell'orbita sovietica.

Nel corso dell'elaborazione dei piani strategici di collaborazione militare, vennero definite tre aree geografiche particolarmente significative per la difesa della Jugoslavia in caso di attacco da Oriente, nonché aree alternative nel caso in cui l'aggressore fosse riuscito a superare le linee difensive ai confini statali. Si trattava della rotta nord-occidentale Zagabria-Lubiana-Trieste, della rotta centrale comprendente la regione montuosa a sud e ad est dei corsi della Sava, del Danubio e della Morava, e di quella meridionale Niš-Skopje-Salonicco e il bacino Adriatico. Le discussioni su tali questioni si svolsero dalla primavera del 1951 fino alla fine dell'estate del 1953 e furono caratterizzate da un costante disaccordo rispetto all'importanza e alle modalità di difesa di queste aree<sup>2</sup>.

Il disaccordo derivava da una serie di presupposti diversi su cui entrambe le parti avevano basato il programma di reciproca collaborazione politico-militare. I benefici che l'Occidente ricavava dal cambiamento del corso politico jugoslavo erano evidenti, ma la loro piena realizzazione dipendeva anche dall'ulteriore collaborazione in quegli ambiti che avevano maggiore importanza geopolitica. La chiusura delle rotte verso Lubiana e Salonicco, nonché il divieto di accesso alla costa adriatica rappresentarono proprio questo: alla Jugoslavia, come premio per aver condotto una politica che favoriva gli interessi occidentali, fu offerto aiuto e materiale bellico, tuttavia designato e destinato a essere usato in quei settori considerati di importanza primaria per la realizzazione dei suddetti interessi. Così si raggiunsero contemporaneamente più finalità, dal momento che, attraverso il programma di assistenza militare, si garantì la disponibilità delle forze armate jugoslave a sostenere un eventuale attacco facendo sì che il Paese si legasse ancora più strettamente alla NATO. In questo senso, il mare Adriatico venne considerato un bacino da difendere nella profondità del suo entroterra, posizionandolo al di fuori delle più immediate proiezioni logistiche e operative.

La parte jugoslava, tuttavia, sin dall'inizio, insistette affinché il programma di assistenza militare venisse considerato non come sostegno esclusivo per la difesa delle suddette aree strategiche, bensì anche come un modo per rafforzare, più in generale, il suo sistema militare. In questo senso, la questione dell'Adriatico rappresentava anche una questione di considerazione diretta della Marina militare jugoslava. Tale aspetto delle forze armate jugoslave era del tutto incompatibile con le suddette proiezioni dell'Occidente,

2 VA, GŠ-1, k.14, f.VII, 1/1, Dvanaest zajedničkih konferencija USA-Jugoslavija u Pentagonu [Dodici conferenze comuni USA-Jugoslavia al Pentagono], 17 maggio–13 giugno 1951; Posjeta generala Kolinsa Jugoslaviji avgust-septembar 1951 [La visita del generale Collins in Jugoslavia, Agosto–Settembre 1951]; VA, GŠ-1, II odjeljenje [dipartimento], S-8, f.IV, 1387, 8; VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f.III, 14.

soprattutto alla luce dell'evidente impreparazione jugoslava ad entrare anche formalmente nella NATO. La flotta, le infrastrutture costiere e il personale della Marina militare jugoslava avrebbero dovuto rappresentare un meccanismo di difesa delle acque costiere jugoslave, ma non dagli attacchi provenienti dall'entroterra. Proprio per questo, la richiesta di un rafforzamento della Marina militare veniva giustificata con la necessità di assicurare percorsi logistici adriatici per l'approvvigionamento delle forze armate jugoslave, nonché per approntare gli impianti portuali jugoslavi atti a ricevere quel materiale. L'Adriatico, in tal modo, veniva presentato come retrovia del settore centrale del fronte in cui il sostegno alle truppe che lo controllavano si sarebbe potuto realizzare solo per questa via<sup>3</sup>.

L'importanza di questo settore per la dirigenza jugoslava non risiedeva soltanto nelle sue implicazioni militari. La politica ufficiale presupponeva la difesa del Paese in tutta la sua interezza, con una pianificazione strategica di una ritirata in conformità con l'idea di mantenere la continuità spaziale del territorio controllato. In tal modo, si poteva offrire anche l'impressione – molto importante dal punto di vista propagandistico – circa il mantenimento del funzionamento del sistema statale e politico. In caso di rottura della continuità territoriale, ci si poneva la questione non solo della sua sostenibilità, bensì anche della possibilità di una sua ulteriore ricostruzione. Messi esplicitamente al corrente di tale dato di fatto, i rappresentanti occidentali si mostrarono poco propensi ad impegnarsi in questo ambito; ciò implicava anche un importante messaggio politico: il mantenimento del sistema interno jugoslavo, basato sul concetto ideologico esistente, non rappresentava una questione di interesse per l'Occidente<sup>4</sup>.

Nel complesso, ben presto fu chiaro che il settore centrale, il cui mantenimento per i vertici jugoslavi era di importanza vitale, nei piani occidentali non aveva nemmeno lontanamente lo stesso peso. Se le forze jugoslave fossero state in grado di resistere sulla rotta sud-orientale e su quella nord-occidentale, in cui la configurazione del territorio avrebbe consentito una maggiore facilità nella realizzazione di azioni offensive da parte delle forze sovietiche e dei loro alleati, allora si sarebbe potuta attuare un'adeguata resistenza anche nel settore centrale, caratterizzato da un territorio più inaccessibile. L'appoggiarsi alle suddette aree a Salonicco e Trieste implicava tra l'altro che dal successo della loro difesa dipendevano direttamente anche i piani dei futuri approvvigionamenti. Il mare Adriatico, se fosse dovuto diventare luogo di operazioni militari, sarebbe stato considerato comunque il poligono per l'attività delle forze navali della NATO. La parte jugoslava fu più volte messa al corrente del fatto che, nelle condizioni attuali, l'Occidente non si sarebbe impegnato significativamente né nei confronti della Marina militare jugoslava, né rispetto al settore centrale le cui retrovie e la cui logistica sarebbero dovute essere garantite dalla parte jugoslava (Laković, 2006, 53).

In ogni caso, lo sforzo per far sì che la questione del settore centrale e della rotta adriatica per gli approvvigionamenti rimanesse sempre aperta, rappresentava una costante nella comunicazione jugoslava con i rappresentanti occidentali. Nel corso del suo soggiorno negli USA, nella primavera del 1951, il generale Koča Popović dichiarò apertamente

3 VA, GŠ-1, II dipartimento, K-14, f VI, 1/1, 7-11.

4 VA, GŠ-1, II dipartimento, K-14, f VI, 1/1, 3-5.

che l'Albania, nonostante non disponesse né di una flotta navale né di un'aeronautica che avrebbero potuto minacciare il trasporto navale nel Mediterraneo, avrebbe comunque potuto creare determinati problemi con un'eventuale cessione dei propri territori alle basi navali e aeronautiche sovietiche. Popović collegava la questione della possibilità di un'azione sovietica dal territorio albanese con il livello di preparazione italiana ad offrire resistenza nel caso le truppe sovietiche fossero penetrate nell'Italia settentrionale. Dinanzi alla posizione americana secondo cui i porti di Genova e Napoli erano del tutto sicuri, Popović avvertì i suoi interlocutori che quella convinzione sarebbe potuta risultare facilmente infondata. Le zone fortificate nella parte centrale della Jugoslavia, pur organizzate così come lo aveva prospettato la parte americana, a suo dire si sarebbero potute mantenere più a lungo e meglio rispetto al territorio italiano<sup>5</sup>.

Anche se il suo parere rappresentava soltanto una posizione iniziale nella negoziazione della Jugoslavia – in cui, a causa della non risolta questione triestina<sup>6</sup>, doveva essere svilito il ruolo dell'Italia quale autorevole fattore militare –, all'interno dell'establishment americano si dissero piuttosto concordi con questa sua dichiarazione. Nel periodo post-bellico, la forza e l'influenza delle correnti della sinistra in Italia rappresentavano una continua preoccupazione per Washington, a tal punto che determinate attività di politica estera vennero condotte col chiaro fine di sostenere, nel processo elettorale, le opzioni politiche a favore dell'Occidente. In caso di cambiamento della situazione attuale – cosa che rappresentava uno dei maggiori timori della politica americana nei confronti dell'Italia – la proiezione di una rapida caduta sotto l'influenza sovietica era molto più che probabile. Nel frattempo, la disposizione interna delle forze, in cui il sostegno diretto degli USA e della Gran Bretagna molto spesso decideva il vincitore delle elezioni italiane, permetteva ai rappresentanti jugoslavi di esprimere dubbi, all'apparenza piuttosto esagerati, circa le possibilità di resistenza italiana<sup>7</sup>.

Per la parte jugoslava era particolarmente importante assicurare sostegno alle operazioni nel settore centrale. In questo senso, sia il mare Adriatico che le rotte di approvvigionamento attraverso di esso svolgevano appunto questa funzione. Inoltre, nel prospettare un tale sviluppo della situazione, se si fosse giunti ad un accordo con i mezzi di supporto occidentali, si sarebbero realizzati alcuni progetti strategici infrastrutturali, in primo luogo la costruzione di comunicazioni stradali tra cui, per esempio, il progetto della ferrovia Belgrado-Bar, nonché la strada principale adriatica. D'altra parte, l'interesse degli interlocutori jugoslavi con l'Occidente non era il rafforzamento di per sé della Jugoslavia, ma solo di quei settori che erano in collegamento diretto con la loro visione strategica. Ciò significava quasi trascurare completamente le rotte adriatiche di approvvigionamento e la Marina militare jugoslava, a garanzia della sicurezza jugoslava. Poiché il mare Adriatico era considerato un dominio di assoluta giurisdizione delle forze navali della NATO, e

5 VA, GŠ-1, k.14, f 7, 1/1, Dodici conferenze comuni USA-Jugoslavia al Pentagono, Verbale della Seconda conferenza tenutasi il 18 maggio, 30-32.

6 In merito alla questione di Trieste ad es. NARA, RG 59, SD Foreign Service Post Files, E 3356, Box 1, Trieste Briefing Book; Novak, 1970; Rabel, 1988; de Leonardis, 1992; Milkić, 2012; Milkić, 2013; Bucarelli, 2009; Bogetić, Dimitrijević, 2009; Mljač, 2008; Valdevit, 2004.

7 LC, MD, CBL, 600, f. Missions, Investigations, Trieste, 1954, Luce to C. D. Jackson, 2.

avendo la Jugoslavia rifiutato il collegamento formale con esse, di conseguenza vennero a mancare anche i presupposti per il rafforzamento della sua flotta militare.

La Jugoslavia, attraverso il programma di assistenza militare, per quanto possibile provò a risolvere tre questioni nell'ambito della problematica adriatica: il rafforzamento della Marina militare jugoslava, del porto e delle infrastrutture portuali nonché il rafforzamento delle strutture stradali nell'entroterra. Ai rappresentanti statunitensi questa problematica fu presentata dettagliatamente a due riprese, rispettivamente alla conferenza tripartita (tra gli americani, britannici e francesi) e jugoslavi a Belgrado (novembre 1952) e a Washington (agosto 1953).

### IL PRIMO CONFRONTO DEI DIVERSI PUNTI DI VISTA – LA MARGINALIZZAZIONE DELL'ADRIATICO

Alla prima conferenza a Belgrado, la delegazione delle forze tripartite (USA, Gran Bretagna e Francia) era guidata dal generale Thomas Troy Handy, comandante delle forze americane in Germania e vice comandante delle forze americane in Europa, mentre a capo del gruppo jugoslavo c'era il generale Peko Dapčević, vice comandante dello Stato maggiore jugoslavo<sup>8</sup>. Trattando le questioni della tutela dell'entroterra Adriatico e della problematica legata ai trasporti sul Mare Adriatico, i membri della delegazione tripartita insisterono sul fatto che un approvvigionamento appropriato delle forze jugoslave poteva essere effettuato soltanto attraverso Trieste e Salonico, con la precisazione che fino a Trieste il materiale sarebbe stato trasportato da un porto del Mar Tirreno con la ferrovia, e fino a Salonico via mare<sup>9</sup>. I porti jugoslavi sull'Adriatico avevano un'importanza secondaria, sia a causa della loro insufficiente capacità di trasbordo, che a causa dei scarsi collegamenti con l'entroterra. Focalizzando l'attenzione sulla rotta triestina, ossia su quella di Salonico, gli ideatori dei piani occidentali richiesero alla Jugoslavia che si concentrasse sulla tutela di quei settori di particolare importanza per i Paesi membri della NATO, ossia per l'Italia e per la Grecia.

Nonostante tutti gli sforzi compiuti dagli jugoslavi per dimostrare quanto la difesa attiva su quei settori insieme alla difensiva sugli altri, fosse tatticamente e politicamente impossibile, la posizione degli occidentali rimase la stessa. In secondo luogo, l'esclusione della rotta adriatica significò la diminuzione, e persino la minimizzazione dell'importanza della flotta militare jugoslava e, pertanto, anche dei mezzi che essa si aspettava nell'ambito del programma di assistenza militare. Il sottolineare poi che le le condizioni del mare Adriatico

8 Le trattative presso lo Stato Maggiore dell'Armata Popolare Jugoslava ebbero inizio il 16 novembre, e i gruppi di negoziatori vennero capeggiati dai generali Thomas Troy Handy e Peko Dapčević. Della delegazione tripartita facevano parte anche gli addetti militari di Gran Bretagna e Francia, Bird e De Chezelles, il contrammiraglio Good, i generali di brigata Giffin e Brown, e gli interpreti, il colonnello Osmanski, il tenente colonnello Galloway e il capitano Lord. La parte jugoslava era costituita da Dapčević, dal vice ammiraglio Josip Černi, da un rappresentante della Marina militare jugoslava, il maggior generale Miloš Šumonja, dal rappresentante dell'Esercito di terra, il colonnello Vlajsavljević, del comando dell'Aviazione e della Difesa aerea, il colonnello Đukanović della Gestione delle retrovie e il colonnello Bosnić della II amministrazione dello Stato Maggiore in qualità di interprete (VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 1).

9 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 100.

erano sfavorevoli (con il pretesto della sua esposizione agli attacchi dei sommergibili dai porti albanesi e agli attacchi aeronautici dalle basi in Ungheria e in Austria), sembrava più una giustificazione verbale o una scusa che un motivo reale con un peso specifico.

Fu allora che, dalla parte jugoslava – per la prima volta e in forma ufficiale – venne presentata la disposizione delle forze navali sovietiche e degli alleati di Mosca, ossia della flotta sovietica sul Mar Nero e delle marine militari di Romania, Bulgaria e Albania. La potenza della flotta sovietica venne valutata sulla base di 358 unità navali di vario tipo, tra cui 2 navi militari, 7 incrociatori, 21 cacciatorpedinieri, 58 sottomarini, 143 unità leggere di pattugliamento, 3 posamine, 68 spazzamine, 16 navi d'assalto anfibe e 40 navi ausiliarie con varie finalità. La Romania disponeva di 49 navi da guerra o imbarcazioni che si sarebbero potute utilizzare per azioni militari. Si trattava per la maggior parte di vecchie imbarcazioni tecnologicamente superate che, in senso operativo, non rappresentavano una forza su cui poter contare seriamente. Tra queste c'erano 4 cacciatorpedinieri, 1 sottomarino, 3 cacciatori di sommergibili, 3 cannoniere, 3 cannoniere fluviali, 6 torpediniere, una nave da diporto modificata, 2 posamine, 2 navi ausiliarie, 13 piccole unità leggere di pattugliamento, 13 rimorchiatori e 2 spazzamine la cui costruzione non era stata ancora portata a termine. La Bulgaria disponeva di 55 navi da guerra, tra cui 1 cacciatorpediniere, 31 cacciatori di sommergibili, 2 posamine, 16 spazzamine e 3 navi ausiliarie. La flotta militare albanese era costituita da 14 torpediniere, da 3 spazzamine, da 12 unità leggere di pattugliamento e da 2 navi ausiliarie, ossia da un totale di 31 unità navali<sup>10</sup>. Tutto sommato, questi numeri confermano l'opinione secondo cui la questione della mancata sicurezza della rotta adriatica di approvvigionamento, soprattutto in relazione alla pericolosità del mare, era di natura politica più che tattico-militare.

Prendendo in considerazione la potenza della 6ª flotta della marina americana e delle navi a disposizione degli altri membri della NATO nel Mediterraneo, difficilmente si può supporre che una tale flotta dei Paesi dell'Europa dell'Est avrebbe potuto attraversare il Bosforo e i Dardanelli. L'unica potenza del Mediterraneo che, almeno in teoria, avrebbe potuto creare problemi alle linee navali di approvvigionamento della Jugoslavia attraverso l'Adriatico, era quella albanese. Per quanto riguarda le forze navali degli alleati occidentali nel Mediterraneo, nonostante fossero stati chiesti chiarimenti direttamente da parte del generale Dapčević, non fu rivelato alcun dato<sup>11</sup>.

Seguì l'esposizione dell'ammiraglio Josip Černi circa l'opinione jugoslava riguardo alla problematica strategico-militare nell'Adriatico e nel Mediterraneo. Egli ribadì il suo punto di vista secondo cui ogni attacco alla Jugoslavia, sia da parte degli stati alleati dell'URSS che direttamente dai sovietici, avrebbe rappresentato un pericolo immediato per l'area del Mediterraneo e la trasformazione di quella zona in un vero e proprio campo di battaglia che avrebbe coinvolto direttamente le forze alleate. Quell'affermazione era avvalorata dalle caratteristiche marittime della costa, dalla posizione del mare Adriatico rispetto al resto del Mediterraneo, dalle capacità dell'industria navale sulla costa jugoslava e dal legame di quell'industria con le rotte di comunicazione che, attraverso l'entro-

10 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 106-107.

11 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 108.

terra, conducevano nell'Europa centrale e orientale. Fece riferimento anche alle già citate rotte di approvvigionamento attraverso Trieste e Salonicco, sottolineandone il carattere periferico, ossia l'impossibilità di utilizzarle per le forze di difesa nella parte centrale. Se quelle rotte fossero state definite come rotte fondamentali, e le operazioni nelle dirette vicinanze avessero portato alla loro chiusura, si sarebbe reso del tutto impossibile il supporto logistico alle forze jugoslave. Fece notare che piuttosto che sull'Adriatico, il maggior livello di pericolo per i convogli di trasporto esisteva nel Mar Egeo, considerata la vicinanza degli aeroporti bulgari nella valle della Marica. Se si fosse garantita un'adeguata protezione dalle azioni dei sottomarini, la strada per Otranto e il mare Adriatico sarebbe potuta essere considerata altrettanto appropriata<sup>12</sup>.

Per quanto riguarda i porti, gli jugoslavi ne prevedevano l'uso di ben 8 (Pola, Fiume, Buccari, Zara, Sebenico, Spalato, Kardeljevo, Ragusa, Zelenika e addirittura Trieste), collegati con l'entroterra dalla ferrovia. La loro capacità di trasbordo (fatta eccezione per Trieste) era di circa 15000 tonnellate al giorno, mentre i bisogni materiali stimati erano di 315000 tonnellate al mese, il che significava che il trasbordo non avrebbe dovuto superare le 10500 tonnellate. Il fatto che i suddetti porti fossero, in qualche modo, sparpagliati avrebbe consentito la dispersione dei convogli e di conseguenza una minore vulnerabilità da attacchi aerei o sottomarini. La loro difesa rappresentava un impegno che necessitava di assistenza soprattutto da parte delle navi di scorta e di pattugliamento, dei sottomarini, dei dragamine, dei cacciatorpedinieri e dell'aviazione navale<sup>13</sup>.

Poiché sia Dapčević che Černi avevano criticato l'idea degli approvvigionamenti mediante le rotte di Lubiana e Salonicco, Handy chiese se gli jugoslavi preferissero che il materiale gli fosse fatto pervenire mediante i porti dell'Adriatico e se da quei porti le attrezzature in questione potessero essere distribuite alle truppe al fronte. Gli jugoslavi risposero che le comunicazioni verso Trieste e Salonicco – in tempo di pace – rappresentavano il miglior tracciato di comunicazione del Paese, caratterizzato dalla massima scorrevolezza. Tuttavia, siccome erano situati nelle principali direzioni dell'attacco – in caso di operazioni militari – sarebbero stati esposti ad azioni militari in tale misura che la ponderatezza del loro utilizzo al fine di approvvigionamenti strategici, sarebbe stata, se non altro, messa in discussione. Nonostante il fatto che i porti sulla costa dalmata non avessero collegamenti ottimali con l'entroterra, le comunicazioni nelle loro retrovie potevano soddisfare pienamente i bisogni di trasporto di 10500 tonnellate di materiale al giorno verso l'interno<sup>14</sup>. I negozianti occidentali da parte loro non accettarono questo punto di vista: esposero dei dubbi sul fatto se, considerate le quantità di materiale necessario, i porti jugoslavi avessero o meno le capacità di accogliere 21 navi cargo del tipo *Liberty* con scorta militare, quante si riteneva dovessero essere impiegate per il trasporto del materiale verso la costa jugoslava e se sull'Adriatico si potesse garantire una certa sicurezza ad un così ingente numero di imbarcazioni<sup>15</sup>.

12 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 109–112.

13 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 112–114, 126.

14 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 115–116.

15 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f IV, 1387, 8, 116–118.

Nel gennaio del 1953 il capo di Stato Maggiore il generale Koča Popović assunse l'incarico di Segretario Federale per gli Affari Esteri. A capo dell'Armata Popolare Jugoslava venne allora nominato il suo vice, il generale Peko Dapčević. A marzo fece visita negli USA con la finalità formale di conoscere meglio gli ufficiali militari americani e i loro metodi di addestramento<sup>16</sup>. Dopo l'insuccesso della prima conferenza tripartita-jugoslava, nel novembre del 1952, era indispensabile trovare un modo per continuare la comunicazione ai più alti livelli militari, soprattutto in vista del fatto che la questione della stipulazione del cosiddetto Patto balcanico con la Grecia e la Turchia stesse per entrare nella fase conclusiva. La parte jugoslava si aspettava che questo risultato diplomatico avrebbe sensibilmente rafforzato la sua posizione nelle trattative strategiche con gli alleati occidentali. Pertanto, Dapčević, nel corso della sua visita, dimostrò la sua disponibilità a continuare la collaborazione proprio in linea con i principi che, a novembre dell'anno precedente, aveva esposto durante i suoi incontri con il generale Handy.

Ciò presupponeva anche l'insistente richiesta jugoslava di un approccio globale per l'approvvigionamento delle proprie forze, sebbene fosse chiaro che l'ammodernamento della Marina militare jugoslava, nell'ambito del Mutual Defense Aid Program (MDAP), rappresentasse una questione marginale. Ogni qualvolta gli jugoslavi richiedevano attrezzature per i cacciatorpedinieri, gli veniva risposto che i loro bisogni primari erano l'ammodernamento e lo sviluppo della flotta di dragamine, quale parte completamente diversa nell'orientamento delle forze marittime. Dapčević sfruttò ogni occasione per esprimere la sua meraviglia e la sua insoddisfazione per l'atteggiamento negativo americano rispetto ad un adeguato sviluppo della Marina militare jugoslava. Dall'altra parte, senza mezzi termini, gli fu fatto sapere che, siccome l'MDAP non aveva la capacità di soddisfare tutti i bisogni dell'esercito jugoslavo, le priorità stabilite avevano semplicemente la precedenza rispetto allo sviluppo uniforme e all'ammodernamento. Indipendentemente dal fatto che si trattasse di imbarcazioni in essere, di parti di imbarcazioni in costruzione, di impianti costieri o di programmi *off shore* per questo settore, la parte americana non considerava la marina jugoslava un fattore di importanza rilevante<sup>17</sup>.

#### LA CONFERENZA TRIPARTITA-JUGOSLAVA A WASHINGTON – UN PARZIALE AVVICINAMENTO DELLE POSIZIONI

Le mutate circostanze nella primavera del 1953 (la morte di Stalin, i legami militari della Jugoslavia con la Grecia e la Turchia, la visita trionfale di Tito in Gran Bretagna, i problemi relativi alla ratifica dell'accordo sulla Comunità di difesa europea e la pressione italiana circa la soluzione della questione triestina) costrinsero gli USA ad avviare nuove trattative strategiche con la Jugoslavia in modo estremamente più costruttivo. Quando a Washington, nell'agosto del 1953, si tenne la seconda conferenza tripartita-jugoslava, le

16 NARA, RG 330, Entry 15, Box 98, AMAS activities report for February 1953, 1-2. Sullo sviluppo della diplomazia jugoslava dopo la Seconda Guerra Mondiale ad es. Selinić, 2014; Petrović, 2014; Radić, 2014.

17 NARA, RG 330, Entry 15, Box 98, AMAS activities report for May 1953, 2; AMAS activities report for December 1953, 3.

delegazioni di entrambe le parti mostrarono un maggior livello di disponibilità allo scambio di informazioni ed alla loro comune analisi<sup>18</sup>.

Le informazioni circa l'organizzazione della Marina militare jugoslava, fornite allora dall'ammiraglio Franc Pecotić, rappresentarono un quadro dettagliato della situazione, dei problemi e della prospettive. Le forze di pace contavano circa 30.000 uomini, e il servizio militare durava tre anni. In condizioni di guerra ci si aspettava l'impiego di circa 50.000 militari e marinai, ma senza l'impiego di un numero proporzionalmente maggiore di unità navali, bensì solo attraverso l'aumento di basi sulla costa. Alla mobilitazione erano soggette soltanto un'ottantina di barche da pesca che, considerata la loro costruzione in legno, erano previste per lo sminamento. La flotta militare jugoslava era costituita da 4 cacciatorpedinieri di scorta, da 7 imbarcazioni da pattugliamento, da 18 dragamine (11 di legno e 7 di metallo), da 55 torpediniere, da 8 posamine, da 9 petroliere, da 30 chiatte di vario tipo, da 1 sottomarino scuola, dalla nave scuola "Galeb", da 1 monitor fluviale e da 12 dragamine fluviali. In condizioni di pace, la difesa sulla costa era costituita da 23 batterie attrezzate con cannoni 76-180 mm e, in seguito alla mobilitazione, il loro numero avrebbe raggiunto le 51 batterie con gli stessi armamenti. La Marina militare jugoslava disponeva di circa 5000 mine subacquee, e per lo sminamento dei campi minati subacquei disponeva di un set di 50 serie antimagnetiche, di 31 serie antiacustiche e di 140 serie anti contatto. Inoltre, negli arsenali si trovavano circa 450 siluri e 3500 bombe di profondità, e fu fornito anche il dato secondo cui per il materiale fornito attraverso il programma MDAP, ossia per i cannoni navali di 20, 40 e 76 mm, si disponeva in media di una serie 1,1 di munizioni, mentre per le munizioni di riserva per la carica dei lanciarazzi M-7, di calibro 114 millimetri solo di una serie 0,4. L'aviazione navale disponeva solo di 6 aerei di cui 4 di produzione locale e 2 idrovolanti britannici. La flotta navale era organizzata in squadre costituite da cacciatorpedinieri, torpediniere, dragamine e motovedette. Esistevano tre distretti navali: quello settentrionale, dal confine con l'Italia fino a Zara, quello centrale da Zara a Meleda e quello meridionale da Meleda fino al confine con l'Albania<sup>19</sup>.

Oltre alla situazione delle forze navali jugoslave, venne presentata anche quella delle forze navali albanesi costituite da 14 torpediniere, da 5 dragamine, da 12 motovedette e da 2 imbarcazioni ausiliarie. Inoltre, nel corso del 1951, dalla Romania avevano ricevuto 5 posamine e dall'URSS un certo numero di mine. Erano divise in due reggimenti di fanteria, in due reggimenti di marina e in 5 distaccamenti di artiglieria costiera. Fu presentato anche il dato secondo cui era stata registrata un'attività nelle basi di Sasano

18 Il capo della delegazione jugoslava era il tenente-colonnello Ljubo Vučković, vice del capo di Stato Maggiore, e con lui c'erano ancora i generali D. Lekić, M. Dasović, V. Bujanj e F. Poglajen, il contrammiraglio F. Pecotić, i colonnelli B. Bosnić, D. Dulić, F. Kofler e A. Jeričević, i tenente colonnelli F. Lolić e D. Šešerinac. A capo della delegazione occidentale c'era il generale L. Lemnitzer, che già il secondo giorno fu sostituito dal generale Clyde D. Eddleman, mentre gli altri erano il capo del reparto americano per l'assistenza americana alla Jugoslavia, il generale J. W. Harmony, i tenente colonnelli R. M. Lee e Cocke e il capitano Posić. La Gran Bretagna era rappresentata dal generale W. H. Stratton e dal commodoro B. A. Casey, mentre per la Francia c'erano i generali P. Ely e P. Stehlin, e il capitano P. Poncet (VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, 1).

19 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix C, 8-10.

e Valona, molto probabilmente nell'intento della loro trasformazione in basi sottomarine. Nel complesso fu concluso che quelle forze sull'Adriatico non rappresentavano un serio pericolo e che, in caso di inizio delle operazioni, ad esse si sarebbe potuto rapidamente e facilmente far fronte. I numeri esposti erano di poco maggiori rispetto a quelli presentati dal generale Hendy, e si riferivano a tre vecchi dragamine che l'Albania aveva ricevuto dalla Jugoslavia. Relativamente al personale di comando della marina albanese: era costituito da istruttori militari e consulenti sovietici e che una parte del personale navale albanese, al momento, si stava addestrando in URSS<sup>20</sup>.

I membri della delegazione tripartita erano interessati alla natura delle imbarcazioni che occorreva mobilitare per lo sminnamento, alla disponibilità dei cacciatorpedinieri jugoslavi e alla preparazione dei loro equipaggi a fare da scorta ai convogli, all'idoneità delle chiatte per il trasporto di truppe e materiale, nonché alla possibilità della flotta mercantile jugoslava di rifornire il Paese durante la guerra. Fu risposto che di tutta la flotta esistente, per le operazioni anti-mine si disponeva di 30 imbarcazioni sui fiumi e di altre 20 per un servizio equivalente in mare. Tra tutte, 20-30 si sarebbero potute trasformare in dragamine, mentre le altre avrebbero avuto una funzione ausiliaria. Al momento, i cacciatorpedinieri non potevano svolgere in maniera soddisfacente il servizio di scorta dei convogli perché obsoleti e privi di attrezzature adeguate, ma in un anno, dopo l'installazione della strumentazione e degli armamenti necessari – la cui consegna si aspettava grazie al programma di assistenza militare – la situazione sarebbe potuta essere molto diversa. Le chiatte erano di vario tipo, in parte previste per l'attracco solo nei porti, ma la maggior parte per lo sbarco nei porti o sulle coste il che avrebbe facilitato le operazioni di ricezione di grandi quantità di materiale<sup>21</sup>.

Dopodiché, il generale Eddleman presentò il punto di vista occidentale riguardo alla problematica logistica jugoslava. In caso di guerra, le forze tripartite avevano l'obbligo di rifornire i membri della NATO, ma anche la Grecia, la Turchia e la Jugoslavia, il che rappresentava un serio problema considerato il livello di sicurezza sul Mediterraneo. Ciò significava che le rotte marittime verso il Mediterraneo settentrionale e orientale probabilmente non sarebbero state adeguate a tal fine, così che occorreva preparare in anticipo una strategia di approvvigionamento dei Balcani. Per quanto riguardava il trasporto, essendo chiaro che, in parte, esso si sarebbe effettuato con imbarcazioni jugoslave, si imponeva la necessità di un addestramento degli equipaggi per l'attività nel corso delle operazioni dei convogli, e soprattutto degli equipaggi delle navi da guerra responsabili della scorta di quei convogli. Si poneva la questione della capacità di ricezione e di trasbordo dei porti jugoslavi, dei depositi e dei mezzi di trasporto, soprattutto in quell'ambito che consentiva il rifornimento del settore settentrionale, indirizzato in gran parte alla rete ferroviaria da Genova verso Trieste<sup>22</sup>.

Per la parte jugoslava era importante evidenziare la questione della difesa dell'entroterra Adriatico, dato che impedire alle forze orientali di penetrare in questa parte del

20 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix C, 10-11.

21 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix C, 26-27.

22 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix D, 29-32.

Mediterraneo rappresentava uno degli impegni più importanti nei confronti degli alleati occidentali. Impossibilitare l'accesso all'Adriatico, significava impedire la possibilità della formazione di uno spazio marittimo sovietico sul Mediterraneo da cui poteva facilmente essere minacciato il resto del Mediterraneo, con buone prospettive della sua difesa dalle forze che avrebbero provato ad entrarvi dall'esterno. Pecotić dichiarò che, se si fossero arrivati all'impiego militare sovietico o degli alleati dell'Est nell'Adriatico, esso sarebbe stato in primo luogo indirizzato contro le linee di rifornimento jugoslave, contro i porti, i cantieri navali e le basi sottomarine. Questo tipo di azione avrebbe potuto essere realizzato dopo la penetrazione delle forze di terra nell'entroterra della costa, da cui i suddetti obiettivi erano nel raggio di sbarco o delle forze di terra o di forze combinate aereo-anfibie. Lo stesso Pecotić non si soffermò su più dettagliate analisi della questione, cosciente che, almeno rispetto alla problematica delle forze aeree o di terra, non aveva nemmeno approssimativamente lo stesso peso<sup>23</sup>.

Egli sottolineò quelle che erano le necessità della Marina militare jugoslava, che, per quanto riguarda le imbarcazioni complete, consistevano di 3 cacciatorpedinieri, di 9 dragamine e di 2 sottomarini. Presentò anche una richiesta di armamento delle imbarcazioni esistenti, chiedendo concretamente 2 cacciatorpedinieri, 6 fregate, 11 motovedette grandi e 6 piccole, 6 dragamine di 250 BRT e 6 di 90 BRT, nonché 30 unità navali aviotrasportate. L'elenco includeva anche 18 kit per lo sminamento, 36 per le mine da contatto, 3000 mine a contatto, 1250 mine telecomandate, 750 mine magnetiche e 800 mine fluviali. Le munizioni necessarie consistevano in 78840 granate per cannoni di calibro di 3 pollici, 240 000 di calibro 40 mm, 225 000 di calibro 20 mm, 100 000 lanciarazzi M-7, attrezzature radar per gli impianti costieri e 165 motori per le torpediniere in costruzione<sup>24</sup>.

Pecotić dichiarò che la Jugoslavia aveva speso 40 milioni di dollari per la costruzione di due cacciatorpedinieri e di 6 fregate di 650 BRT della velocità di 30-35 nodi. Fu precisato che le richieste jugoslave di avere dei sottomarini scuola in quel momento potevano difficilmente avere una giustificazione in quanto la Jugoslavia per quei soldi avrebbe potuto ottenere, per esempio, 600 cannoni PA a due canne di 40 mm. Tuttavia, la delegazione di Belgrado continuò a insistere sui sottomarini come seria necessità jugoslava, mentre gli ufficiali occidentali cercavano invano di spiegare che due sottomarini non potevano in alcun modo avere un peso rilevante nell'arsenale e che, oltre alle ingenti spese di manutenzione, avrebbero portato alla diminuzione del bilancio in altri campi dell'assistenza militare<sup>25</sup>, per la Jugoslavia molto più significativi.

I bisogni quotidiani delle forze al centro ammontavano a 2224 tonnellate al giorno, mentre la linea ferroviaria di Sarajevo aveva una capacità totale di 1730 tonnellate, tanto che come imperativo si impose la costruzione della linea ferroviaria Kardeljevo-Sarajevo-Vinkovci, con l'allargamento delle rotaie. Anche se la rotta Genova-Fiume per le sue capacità era del tutto soddisfacente, a causa della lontananza geografica non poteva essere utilizzata per l'approvvigionamento delle truppe nel settore centrale, e meno che mai in

23 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix D, 8-10.

24 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix D, 14-15.

25 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix E, 29-32.

quello meridionale, tanto che la costruzione delle suddette linee a breve termine era la condizione primaria per la realizzazione di comunicazioni logistiche adeguate in queste regioni<sup>26</sup>. Eddleman continuò esprimendo l'opinione che fosse importante mantenere aperti e in uso Otranto e i porti jugoslavi, in quanto gran parte del materiale della costa italiana orientale si sarebbe potuto trasportare con imbarcazioni piccole e grandi. Se si fosse organizzata un'adeguata difesa portuale, un tale scenario avrebbe potuto assicurare la consegna di opportune quantità di forniture materiali fino alla costa jugoslava, e come conferma citò l'esperienza americana con le Filippine<sup>27</sup>.

Anche se ad una tale opinione non si poteva obiettare nulla, risultava evidente la discrepanza con l'uso che Handy, solo sei mesi prima, voleva fare dell'Adriatico, in quanto rotta inadeguata e poco sicura per gli approvvigionamenti. Del resto, per Eddleman era piuttosto chiaro che si trattava di una disputa più accademica che reale rispetto al problema concreto. Se si fosse mai giunti ad una situazione che avrebbe visto la Jugoslavia in conflitto armato con l'Oriente e se l'Occidente fosse stato disposto a rifornirla materialmente, sia Handy che Eddleman avrebbero probabilmente sfruttato ogni possibile rotta ed ogni possibile mezzo.

## CONCLUSIONI

Tutto sommato, la questione del trasporto adriatico, apertasi durante il periodo di avvicinamento militare della Jugoslavia all'Occidente, per Belgrado rappresentava molto più di una questione tattico-operativa. In essa, infatti, si rifletteva il punto di vista non solo sul ruolo e sull'importanza delle forze navali, ma anche la concezione dell'importanza di conservare in primo luogo l'integrità territoriale e, di conseguenza, quella statale nel caso di un eventuale conflitto armato. L'insistere sull'importanza della rotta adriatica derivava dal più ampio intento di imporre una visione integrale della questione jugoslava, contrariamente alla tradizionale tendenza di focalizzare la difesa solamente a nord-ovest (la cosiddetta porta di Lubiana verso l'Italia settentrionale) e a sud (la valle Morava-Vardar verso Salonicco). Dato che la soluzione della questione coinvolgeva una serie di complessi e ancora irrisolti rapporti con gli alleati, era chiaro che non sarebbe risolta nel modo che i rappresentanti di Belgrado desideravano. Tuttavia, gli jugoslavi non vollero rinunciare ad una tale soluzione provando, in determinate situazioni, a trarre il massimo dal programma destinato a rafforzare le forze pianificate all'azione in settori completamente diversi e che, in base alla tipologia del materiale che veniva fornito, fu in gran parte indirizzato alle forze dell'esercito di terra e all'aviazione.

---

26 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix E, 40-41.

27 VA, GŠ-1, II dipartimento, S-8, f III, 14, Appendix E, 43-44.

## POMEN JADRANSKEGA MORJA V NAČRTIH DOBAVLJANJA VOJAŠKEGA MATERIALA JUGOSLAVIJI V ZAČETKU PETDESETIH LET

*Ivan LAKOVIĆ*

Istorijski institut Crne Gore, Bulevar Revolucije 5, Podgorica, Črna Gora

e-mail: ivan.lakovic@gmail.com

## POVZETEK

Novi geopolitični položaj Jugoslavije po sporu s Sovjetsko zvezo in njenimi vzhodnoevropskimi zavezniki v letu 1948 (*Informbiro*) je za državo pomenil politično, gospodarsko in vojaško zблиževanje z Zahodom. Pri tem je pomembno vlogo igrala zahodna vojaška pomoč Jugoslaviji, ki je omogočila modernizacijo njene vojske, hkrati pa je bila odvisna od stopnje pomembnosti, ki so jo zahodni načrtovalci pripisovali posameznim področjem. V napovedih je bilo največ pozornosti namenjeno obrambi Ljubljanskih vrat na severozahodu in obrambi doline rek Morave in Vardarja na jugovzhodu države, medtem ko je bil pomen Jadranskega morja (in s tem jugoslovanske mornarice in obalnih objektov ter prometna infrastruktura) postavljen na stranski tir. Predvsem v letih 1952 in 1953 so si jugoslovanski predstavniki zama prizadevali prepričati sogovornike – predstavnike ZDA, Velike Britanije in Francije – v pomen obale in bojnih sil na Jadranu.

*Ključne besede: Jadransko morje, Jugoslavija, NATO, vojaška pomoč, Jugoslovanska vojna mornarica*

## FONTI E BIBLIOGRAFIA

- VA, GŠ-1** – Vojni arhiv, Beograd (VA), fond 1. Komande Generalštaba (GŠ-1).  
**LC, MD, CBL** – Library of Congress, Washington D.C. (LC), Manuscript Division (MD), The Papers of Clare Boothe Luce (CBL).  
**NARA, RG 59** – National Archives and Records Administration, Washington D.C. (NARA), Record Group 59 – Records of State Department (RG 59).  
**NARA, RG 330** – NARA, Record Group 330 – Secretary of Defense Records (RG 330).

- Bekić, D. (1988):** Jugoslavija u hladnom ratu. Zagreb, Globus.  
**Bogetić, D. (2000):** Jugoslavija i Zapad 1952–1955. Beograd, Službeni list SRJ.  
**Bogetić, D., Dimitrijević, B. (2009):** Tršćanska Kriza 1945–1954. Vojno-politički aspekti. Beograd, ISI.  
**Bucarelli, M. (2009):** La slovenia nella politica italiana di fine novecento: dalla disgregazione jugoslava all'integrazione euro-atlantica. In: Bucarelli, M., Monzali, L. (eds.): Italia e Slovenia: fra passato, presente e futuro. Roma, Studium, 103–149.  
**de Leonardis, M. (1992):** La "diplomazia atlantica" e la soluzione del problema di Trieste (1952–1954). Napoli, Edizione Scientifiche Italiane.  
**Dimitrijević, B. (2006):** Jugoslovenska Armija 1945–1954. Nova ideologija, vojnik, oružje. Beograd, Institut za savremenu istoriju.  
**Jakovina, T. (2003):** Američki komunistički saveznik. Hrvati, Titova Jugoslavija i SAD 1945–1955. Zagreb, Profil International.  
**Laković, I. (2006):** Zapadna vojna pomoć Jugoslaviji 1951–1958. Podgorica, Istorijski institut Crne Gore.  
**Lis, L. (2003):** Održavanje Tita na površini. Sjedinjene države, Jugoslavija i hladni rat. Beograd, BMG.  
**Milkić, M. (2012):** Jugoslavija, Italija i Tršćanska Kriza 1948–1954. Doctoral Dissertation. Beograd, University of Belgrade, Faculty of political sciences.  
**Milkić, M. (2013):** Tršćanska kriza u vojno-političkim odnosima Jugoslavije sa velikim silama 1943–1947. Beograd, Institut za noviju istoriju Srbije.  
**Mljač, T. (2008):** Ameriška luč nad Trstom: o veleposlanici ZDA v Rimu Clare Boothe Luce in njeni vlogi pri reševanju tržaškega vprašanja med letoma 1953 in 1954. Koper, Založba Annales.  
**Novak, B. C. (1970):** Trieste 1941–1954. The Ethnic, Ideological and Political Struggle. Chicago, The University of Chicago Press.  
**Petranović, B. (1988):** Istorija Jugoslavije 1918–1988, III. Beograd, Nolit.  
**Petrović, V. (2014):** Josip Broz Tito's summit diplomacy in the international relations of socialist Yugoslavia 1944–1961. Annales, Series Historia et Sociologia, 24, 4, 577–592.  
**Radić, R. (2014):** Jugoslavija i Vatikan 1918–1992. godine. Annales, Series Historia et Sociologia, 24, 4, 691–702.  
**Selinić, S. (2014):** Jugoslovenska diplomatija 1945–1950: stvaranje partijske diplomatije. Annales, Series Historia et Sociologia, 24, 4, 553–562.

- Rabel, R. G. (1988):** *Between East And West: Trieste, United States And The Cold War.* Durham, London, Duke University Press.
- Valdevit, G. (2004):** *Trieste. Storia di una periferia insicura.* Milano, Mondatori.