LA RIFORMA DOGANALE SICILIANA DEL 1802: CONFLITTI E RESISTENZE NELLA "GRANDE TRASFORMAZIONE"

Pietro Simone Canale

Abstract

The customs system introduced in Sicily in 1802 imposes new forms of control on the circulation of goods. During the "great transformation" the Bourbon action, through the Customs Council, is interested in the tax authorities, in particular in indirect taxes. The customs administration imposes itself on heterogeneous territorial contexts, modifying commercial practices, food supply systems and power relations, and causing conflict dynamics between local realities, particular subjects, the Giunta delle Dogane and the government.

Keywords

Customs, Sicily, Free port.

Introduzione

Il sistema doganale introdotto nel Regno di Sicilia nel 1802 rappresentò una vera e propria riforma fiscale che prevedeva nuove forme di controllo sulla circolazione delle merci. Nel periodo della "grande trasformazione" economica dell'isola l'azione del governo borbonico, attraverso l'opera della Giunta delle Dogane, si contraddistinse per l'interesse sul fisco, in particolare sulla riscossione delle imposte indirette. La nuova amministrazione doganale si impose, quindi, su contesti territoriali eterogenei, modificando pratiche commerciali, sistemi di approvvigionamento alimentare e rapporti di forza. A causa dell'uniformità amministrativa e dei diversi criteri di controllo della circolazione delle merci sanciti dalla riforma scaturirono dinamiche conflittuali tra realtà locali, soggetti particolari e la Giunta delle Dogane.

1. La Giunta delle Dogane e la riforma doganale del 1802

La Giunta delle Dogane fu istituita nel Regno di Sicilia il 3 marzo del 1786 da Ferdinando III con l'obiettivo di «esaminare tutti i disordini, ed inconvenienti, che vi siano nell'amministrazione» delle dogane, con la facoltà di «riparare con nuove istruzioni e stabilimenti, che giudicherà opportuni, e necessari all'accerto dell'interesse del Regio Erario, e dare tutte le altre provvidenze, che siano conducenti al proposto

© Aisu International 2023

disegno»[1]. La commissione elaborò un piano di riforma comprendente quattro interventi principali: creazione di una tariffa doganale unica per il regno, ritorno al demanio regio delle dogane alienate a terzi, abolizione delle franchigie, divisione del litorale in sette dipartimenti [Canale 2019, 153].
Il piano entrò in vigore il 1° settembre 1802, ponendo nuove regole per la riscossione del dazio doganale e nuove forme di controllo sulla circolazione delle merci, costituite in parte da generi alimentari, e apparendo come una vera e propria riforma fiscale. L'applicazione della nuova tariffa implicava la riscossione del dazio su ogni merce in entrata e in uscita dal regno nella misura di grani 18.4 per ogni onza di valore (l'onza è la moneta siciliana pari a 30 tarì, il tarì equivale a 20 grani, il grano equivale a 6 piccoli). Secondo gli estensori della *Tariffa generale* i prezzi delle merci, stabiliti per determinare l'imposta, rispettavano le caratteristiche del mercato siciliano[2]. Tuttavia, dallo studio delle carte della Giunta emerge che la tariffa fu compilata tenendo in particolare considerazione le caratteristiche della piazza commerciale di Palermo.
Il nuovo sistema doganale, che s'imponeva su contesti territoriali eterogenei contraddistinti da economie, privilegi e prerogative differenti di soggetti particolari, quali l'aristocrazia o i mercanti, e di comunità locali, quali feudi e università, era cucito intorno al commercio e ai consumi della capitale. Ciò generò nelle diverse realtà istituzionali ed economiche del regno, che interloquivano con la Giunta in qualità di istituzioni urbane o amministrative, come il maestro secreto, dinamiche conflittuali con la capitale per un decennio circa. La riforma del 1802, sebbene avesse l'obiettivo di modernizzare l'amministrazione delle dogane, favorire il commercio e assicurare le entrate del fisco, entrava in conflitto con le prerogative feudali di una parte dell'aristocrazia isolana e con i privilegi di alcune città siciliane. Alla fine del XVIII secolo franchi erano gli abitanti delle città di Aci Castello, Aci di Sant'Antonio e San Filippo, Agosta, Caltagirone, Capizzi, Castronovo, Castroreale, Catania, Cefalù, Corleone, Girgenti, Lipari, Mascali, Massa Nunziata, Mazara, Messina, Milazzo, Mistretta, Monte San Giuliano (Erice), Monreale, Nicosia, Palermo, Pantelleria, Pedara, Piazza, Polizzi, Pozzo di Gotto, Sant'Angelo di Brolo, Sant'Agata, San Giovanni la Punta, San Gregorio, Sciacca, Siracusa, Termini, Tortorici, Trapani, Trappeto, Tremisteri, Troina e Ustica. All'indomani dell'entrata in vigore del nuovo sistema doganale si scatenavano le reazioni contro l'applicazione della nuova tariffa, l'abolizione delle franchigie, la modifica delle norme secreziali e delle giurisdizioni. Questi conflitti avevano, in alcuni casi, al centro questioni che riguardavano la fiscalità cittadina, il consumo e l'approvvigionamento di generi alimentari.

[1] Palermo. Archivio di Stato. Consultore del Governo. B. 203, doc. 156.

[2] Palermo. Archivio di Stato. Secrezia. B. 2012, pp. 5-8.

2. Resistenze alla riforma e controversie tra istituzioni urbane e Giunta

Nel settembre del 1802, a pochi giorni dall'entrata in vigore della riforma, maturarono le proteste della magistratura civica di Acireale e del secreto, il marchese Giustiniano Vico Arezzo, i quali contestavano al luogotenente del regno, il principe di Cutò, le ingerenze del secreto e amministratore del dipartimento doganale di Catania, Luigi Ardizzone, nell'amministrazione della dogana[3]. Ardizzone cercò un compromesso proponendo la nomina di un vice-amministratore di Acireale, ma le pressioni di Vico Arezzo da un lato e l'ordine della Giunta di non prendere in considerazione gli uomini della *comarca* del marchese dall'altro, fecero sfumare ogni nomina suggerita dal secreto catanese. I giurati e il sindaco della città insistettero, invece, perché la carica di amministratore fosse conferita a un acese; richiesta che venne accolta dal re ponendo fine alla controversia[4].

Francesco Azzolini, regio collettore di Avola, comunicava, invece, alla Giunta le difficoltà nella riscossione dei tributi a causa della resistenza dei mercanti, in particolare dei messinesi[5].

Le difficoltà sorte nella riscossione delle gabelle cittadine indussero la *Deputazione del mero e misto impero* di Trapani a pronunciarsi contro l'applicazione della tariffa [Cancila 1971a; Cancila 1971b]. Il motivo era la decisione della Giunta di applicare i nuovi prezzi anche sul calcolo delle imposte civiche sui consumi, in seguito a un ricorso fatto da un certo Vincenzo Ribaudo, mercante palermitano, che, avendo «estratta certa quantità di tonnina» pretendeva la valutazione dei dazi civici secondo la *Tariffa generale*. Per la *Deputazione* trapanese la tariffa del 1802 non era applicabile alle gabelle civiche, poiché le previsioni sugli introiti di queste ultime erano valutate sui prezzi correnti della piazza. La Giunta, accolto il ricorso del mercante, ordinava alla *Deputazione* di rimborsare parte del denaro riscosso[6].

La Giunta fu costretta ad accogliere, invece, le richieste del Senato di Milazzo, il quale ottenne l'esenzione del pagamento dei dazi doganali sul vino in uscita dalla città e il pagamento della «cassa di estraregno» sull'olio in ragione di un tarì a quintale, come avveniva prima della riforma, e non sul valore di un'onza[7].

[3] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 7, doc. 333.

[4] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, d. 53.

[5] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 7, doc. 317.

[6] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, doc. 47.

[7] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 6, doc. 179. Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5343, s.n.

3. Il caso di Lipari

Le *rimostranze* delle istituzioni di Lipari furono centrate sulla questione dell'approvvigionamento annonario. Nell'aprile 1803 partì dall'isola un vero e proprio appello per il sostegno alla popolazione eoliana. A detta del vescovo, del sindaco e del governo militare gli abitanti si trovavano ridotti in uno stato "deplorabile" a causa del nuovo sistema doganale e dell'abolizione della franchigia. I liparoti riuscivano a malapena a ottenere il frumento necessario alla sopravvivenza con i ricavi delle produzioni locali «che si riducono a passole, passolina, e malvacia». Mancando ogni altro genere di prima necessità «come sono il frumento, legumi, olio, caci, ed altro», i liparoti traevano i generi per la sopravvivenza «da quel piccolo traffico, che [...] si donano generalmente ad intraprendere. Or questo traffico è animato dall'esenzione della dogana» di mare, a differenza delle altre città del regno che godevano ancora dei privilegi per le merci in transito per via di terra. Veniva messa in difficoltà, quindi, la capacità di far fronte al vettovagliamento. Il sindaco criticava, invece, l'irrisorio risarcimento di 96 onze per le franchigie abolite e perciò chiedeva di «non farsi novità alcuna per Lipari, con lasciarla nel godimento de' suoi privilegj, ed esenzioni»[8]. Le richieste furono accolte e il 13 maggio del 1803 il re ordinava per l'isola dell'arcipelago il ritorno al sistema doganale precedente e la restituzione delle somme riscosse[9]. La questione dell'esenzione di Lipari veniva risolta modificando l'uniformità daziaria all'interno del regno e facendo leva sulle ragioni riguardanti l'approvvigionamento alimentare e la sussistenza degli abitanti dell'isola, i quali potevano essere garantiti con la salvaguardia del privilegio. Da ciò si evince che la perdita della prerogativa era associata da parte delle istituzioni urbane alla constatazione delle difficoltà che sarebbero derivate dalla revoca. Difficoltà che riguardavano in maniera non secondaria l'approvvigionamento di cibo per la popolazione: l'economia di Lipari si reggeva su un precario equilibrio tra le importazioni dei generi per sfamare i suoi abitanti e le franchigie doganali, pertanto una nuova fiscalità avrebbe inciso sui consumi, e, in generale, sull'economia del territorio, decretando la crisi economica della comunità.

4. La controversia di Messina

I tentativi delle comunità dell'isola di riottenere gli antichi privilegi doganali e derogare alla *Tariffa generale* furono numerosi. Nella maggior parte dei casi vennero però respinti in nome dell'applicazione uniforme delle norme doganali e per non compromettere gli obiettivi della riforma. A temerne gli effetti sulla città furono il Senato di Messina e la *Deputazione dei negozianti* messinesi. In questo caso la vicenda è più complessa, poiché il problema dell'approvvigionamento alimentare s'intreccia con la questione dell'organizzazione commerciale e infrastrutturale della città. Già prima

[8] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, doc. 51.

[9] Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5343, s.n.

della sua entrata in vigore la magistratura cittadina "supplicava" la Giunta di non modificare i regolamenti del porto franco per non pregiudicare il commercio, rimasto «l'unica dote [...] dopo tante sofferte sciagure a mantenere la vita alla ricorrente città di Messina»[10] [Battaglia 2003; Bottari 2005; D'Angelo 1979; Fazio 1996; Fazio 2020; Giuffrè 1997]. Il Senato temeva, inoltre, che l'introduzione della tariffa favorisse il commercio di Palermo a discapito dell'economia del porto messinese, l'unico punto di accesso per il rifornimento, in particolare di frumento, di cui la città era costantemente in ricerca per sfamare la sua popolazione. La città, infatti, si trovava in un'area "avara" di cereali e degli altri beni necessari a sostenerla [Fazio 2004, 5]. La riforma disponeva che la *Tariffa generale* fosse applicata alla città dello Stretto sull'introduzione delle merci per il consumo e l'approvvigionamento cittadino, lasciando però in vigore leggi e tariffa del porto franco, che però erano estese alla parte della città di Messina entro le mura [Editto 1784]. A preoccupare maggiormente il Senato e i mercanti era dunque l'applicazione del dazio doganale sulle merci che dal porto franco si portavano in città per il consumo e l'approvvigionamento alimentare. Secondo i deputati, i commercianti messinesi non dovevano pagare il dazio doganale in virtù del porto franco e non dell'esenzione conferita dalla franchigia. Per questo motivo non era possibile applicare i dazi se non con l'espressa volontà del sovrano di imporre una nuova tassa derogante alle leggi del porto franco. La paura era di vedere "fuggire" i mercanti dallo Stretto: «li negozianti [...] attendon veder l'esito dell'attuale dipendenza per cangiar cielo, avendo ne' momenti disposta già la direzione delle loro merci per altre straniere piazze di Europa con pronto discapito dei reali vostri interessi»[11], ma soprattutto di depauperare e "affamare" la città. Il Senato, condividendo il parere della *Deputazione*, non lesinava critiche alla Giunta "palermitana", che aveva ritenuto la scala franca un deposito "inerte ed ozioso", senza comprendere che il suo ruolo era «nella successiva efficace diramazione delli generi, e merci, che si traducono», e che, gravandola con altre imposte, l'istituzione veniva stravolta nella sua "natura". Il Senato si pronunciava ancora nell'ottobre dello stesso anno, chiedendo il ripristino delle leggi del porto franco, la sospensione del nuovo sistema doganale e il divieto alla Giunta di intervenire sulle vicende di Messina[12].
Iniziò così un lungo braccio di ferro tra la Giunta e il Senato di Messina. Nel gennaio 1803, infatti, il re chiedeva alla Giunta di riferire sul caso messinese. Gli ordini di sospendere in Messina i nuovi regolamenti furono inviati il 19 marzo e il 17 giugno 1803. Del luglio era l'ennesima rappresentanza del Senato contro la riforma. Ancora nel settembre del 1803 nessun passo indietro era stato fatto e il principe di Cutò rimetteva alla Giunta una nuova rappresentanza dei *Deputati dei negozianti* per la sospensione del nuovo sistema[13]. La risposta della Giunta pervenne solamente a un anno dal primo memoriale del Senato ed esponeva le soluzioni in merito all'applicazione della riforma

[10] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, doc. 2.
[11] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, doc. 37.
[12] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, doc. 37.
[13] Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 2, doc. 64.

doganale in Messina. Per la Giunta il porto franco era un luogo in cui era permesso ai mercanti di qualunque nazione introdurre le merci e lasciarle in deposito con la garanzia di non pagare alcun diritto fiscale in caso di mancata vendita: «è chiamata anche questa specie di commercio; di economia, e di deposito». Obiettivo principale era quello di concentrare le merci, grazie anche al «commodo sito del porto franco in un luogo di passaggio», ma se le merci estere s'immettevano in città o nel suo territorio, i mercanti dovevano allora pagare i dazi doganali, poiché dal "deposito" passavano alla commercializzazione. Per questo motivo il porto franco era considerato luogo «totalmente separato e distinto», come era per le altre scale franche. La Giunta accusava allora il Senato di insubordinazione alle leggi del regno e ribadiva la volontà del sovrano di perseguire l'uniformità fiscale e amministrativa delle dogane[14].

Il Consiglio delle Finanze, al fine di avere «un più sodo parere su questo grave argomento», rimetteva la relazione della Giunta ad Agostino Cardillo, presidente del Tribunale del Concistoro, a Carlo Avarna, ministro della Regia Azienda di Messina, e a Francesco Chinigò, avvocato fiscale del Tribunale del Real Patrimonio. Essi erano chiamati a esprimere un parere sull'applicazione della riforma doganale a Messina, sulle eventuali ripercussioni sulla città, sull'economia del regno e sul fisco. Pur nella diversa impostazione le relazioni concordano sul giudizio che davano alla riforma doganale, esponendo non poche critiche nei confronti della Giunta, rea di aver preso dei gravi "abbagli". L'attenzione dei ministri era posta però quasi esclusivamente sul commercio, e di conseguenza sul porto franco, quale «unico mezzo di sossistenza«» di Messina. Essi respingevano l'idea che il porto franco fosse ridotto a deposito, a vantaggio delle sole merci estere, le quali fossero estratte nuovamente per fuori regno, come dagli altri porti siciliani. I tre ministri interpellati dal sovrano rimandavano pertanto all'osservanza delle regole del 1784, nelle quali «si prescrivono distintamente i dazj, ai quali dovessero star soggette le merci secondo il diverso uso, che di quelle saran per fare i negozianti per vantaggio dei loro trafichi». Non un deposito quindi, ma una piazza di commercio, il primo porto che i naviganti incontravano venendo da Oriente, che languirebbe se revocati i privilegi, i cui vantaggi non sono contrari alle altre città del Regno, ma tendono piuttosto al «profitto dell'erario regio, e dell'intiera isola». Colpire Messina avrebbe significato recare «danni notabili al fisco, ed a tutto il regno». I ministri dichiaravano pertanto inaccettabile che la città si uniformasse al sistema doganale, se non con una specifica revoca del privilegio del porto franco[15].

Una minuta del luogotenente del regno della prima metà del 1805 riportava la decisione del Consiglio delle Finanze di inoltrare "riservatamente" le rappresentanze dell'Avarna, del Chinigò e del Cardillo alla Giunta per riferire[16]. Nello specifico veniva chiesto di rispondere ad altri quattro quesiti: se il fisco riscuotesse 7% rispetto al 6⅓% proposto dalla Giunta sulle merci estere introdotte nel regno, passando da Messina; se, pagando

[14] Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5343, s.n.

[15] Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5343, s.n.

[16] Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5343, s.n.

la dogana sulle merci "nazionali" che si estraevano dal porto franco, il diritto venisse duplicato perché già riscosso nella dogana d'uscita; se il gettito del dazio doganale al 3% fosse pari, minore o maggiore del rimborso dell'1% di stallaggio sommato al compenso per l'abolizione delle franchigie; quale fosse la differenza tra i prezzi della tariffa del porto franco e quella del 1802. Nel dicembre giunse la risposta alle critiche dei tre ministri, in cui si evidenziavano le contraddizioni e la sommaria conoscenza delle leggi del regno e del porto franco. La Giunta riportava, infine, le soluzioni da adottare per la città zanclea, dalle quali maturò il dispaccio del 15 aprile 1806, con cui Ferdinando III, in soggiorno a Messina, prendendo «premurosa considerazione» del commercio della città, dispose «di togliere tutti gli ostacoli, che sono stati frapposti, al godimento del dritto di Portofranco», dando fine «a tutte le questioni che sopra il medesimo pendono» ed estendendo la «Franchigia del Porto di Messina, al pari dei Porti Franchi i più privilegiati». Il dispaccio, che poneva fine alla controversia, metteva insieme i privilegi del porto franco e il nuovo sistema doganale[17]. Si tornava alla riscossione dei dazi doganali, secondo le norme del 1784 [Editto 1784], ai quali però era applicata la *Tariffa generale* del 1802. A Messina si esigevano quindi i diritti di dogana, ossia il dazio del 3⅓% (detto di «prima cassa») sulle estrazioni; il dazio di «seconda cassa» pari al 3% sulle immissioni, lo *stallaggio* dell'1%, il diritto di *stadera* di grana sei per cantaro (di cui due terzi al pesatore e il restante al credenziere del peso), un diritto detto di «guerra», pari all'1% sul valore delle merci, che per via della dogana di Messina si introducevano o estraevano per il Regno e per fuori; e lo *scascio* degli zuccheri, un tarì a cantaro per quelli *bianchi*, e grani 20 a cantaro per quelli di *seconda pasta*[18].

Conclusioni

Le controversie emerse tra il 1802 e il 1806 si prestano a una serie di riflessioni, che devono tenere conto della pluralità degli attori storici protagonisti del momento di "grande trasformazione". La creazione di uno "spazio" contraddistinto dall'uniformità amministrativa, si pone come "spazio" istituzionale, che non è però coincidente con la somma degli "spazi" commerciali in cui sono inserite le città del regno [Salvemini 2011, 33]. I contesti locali inoltre subiscono per il nuovo scenario normativo, la modifica degli equilibri economici, che sono il risultato dei rapporti consolidati e "istituzionalizzati" tra gli attori storici: mercanti, comunità e autorità locali. In nome poi della "pubblica felicità", intesa anche come fiscalità efficiente, si genera un conflitto tra la spinta uniformatrice e la salvaguardia di privilegi e prerogative. La perdita del privilegio, tuttavia, non è solo ostilità nei confronti del cambiamento imposto dal nuovo sistema ma constatazione delle difficoltà che da esso derivano. Esse non sono soltanto difficoltà economiche legate al settore produttivo, ma riguardano in maniera non secondaria l'approvvigionamento di cibo per la popolazione, sebbene non sempre questo aspetto

[17] Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5362, s.n.

[18] Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5615, s.n.

sia preso in considerazione nelle dispute. Lipari ha un'economia che si regge su un precario equilibrio tra le importazioni dei generi per sfamare i suoi abitanti e le franchigie doganali. Una nuova fiscalità incide sui consumi decretando la crisi economica della comunità. Per Trapani, invece, il conflitto emerge perché la fiscalità del regno pretende di regolare quella locale, creando un "ingorgo normativo". Per Messina la vicenda si presenta più complessa, poiché la controversia tra il Senato e la Giunta è sul ruolo del porto franco, che da un lato è visto quale garanzia e strumento per l'economia e la sussistenza della città, mentre dall'altro è eccezione che va regolata e uniformata. Tuttavia, le motivazioni legate all'approvvigionamento alimentare della città sono, all'esame delle carte, di fatto subordinate alle rivendicazioni per la tutela del commercio.
Le proteste non sono difesa intransigente del privilegio e, quantunque i toni siano quelli del particolarismo ostile all'uniformità daziaria, in questo caso esse sono sempre legate a una *ragione* economica, amministrativa e sociale, che è spesso soluzione a un'esigenza soggettiva, a una peculiarità strutturale dell'economia locale, o un intervento straordinario, che è poi regolarizzato, ma che inizialmente fa fronte a un'emergenza. Abolire pertanto un privilegio significa, nel periodo della "grande trasformazione" alterare in taluni casi, una prassi consolidata che porta destabilizzazione alla vita sociale, politica ed economica di un territorio e di una comunità, mentre metodi di adeguamento a nuove norme possono rivelarsi non convenienti, antieconomici o addirittura traumatici.

Bibliografia

BATTAGLIA, R. (2003). L'ultimo "splendore". Messina tra rilancio e decadenza, Catanzaro, Rubbettino.

BOTTARI, S. (2005). Post res perditas. Messina 1678-1713, Messina, Dr. Antonino Sfamemi.

CANALE, P. S. (2019). La Suprema Giunta delle Dogane e la riforma doganale di Giovan Battista Scaglia, in "Itinerari di ricerca storica", n. 2, pp. 141-156.

CANCILA, O. (1971a). Le gabelle dell'"università" di Trapani (I), in "Nuovi quaderni del Meridione", n. 31, pp. 255-278.

CANCILA, O. (1971b). Le gabelle dell'"università" di Trapani (II), in "Nuovi quaderni del Meridione", n. 32, pp. 403-425.

D'ANGELO, M. (1979). Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo. Messina (1795-1805), in Atti dell'Accademia Peloritana dei Pericolanti. Classe di Lettere, Filosofia e Belle Arti, Messina, n. 55, pp. 201-247.

EDITTO reale per lo ristabilimento, ed ampliazione de' privilegj, e del Salvacondotto della scala, e porto franco della città di Messina (1784). Napoli.

FAZIO, I. (1996). Rappresentazioni di un'economia urbana. Le proposte all'amministrazione sabauda e il rilancio economico di Messina dopo la crisi di fine Seicento, in "Bollettino storico bibliografico subalpino", n. 94, pp. 213-272.

FAZIO, I. (2004). "Sterilissima di frumenti". L'annona della città di Messina in età moderna (XV-XIX secolo), Caltanissetta, Lussografica.

FAZIO, I., FOTI, R. (2020), The establishment of the free port of Messina between the XVII and XVIII centuries. An ongoing research agenda, in "Storia economica", n. 23, pp. 229-246.

GIUFFRÈ, M. (1997). L'isola e il mare: il porto di Messina e altri porti, in Sopra i porti di mare. Sicilia e Malta, a cura di G. Simoncini, Firenze, Leo S. Olschki, pp. 193-238.

SALVEMINI, B. (2011). Negli spazi mediterranei della "decadenza". Note su istituzioni, etiche e pratiche mercantili della tarda età moderna, in "Storica", n. 51, pp. 7-51.

Fonti archivistiche

Palermo. Archivio di Stato. Consultore del Governo. B. 203, doc. 156.

Palermo. Archivio di Stato. Real Segreteria Incartamenti. B. 5343. B. 5362. B. 5615.

Palermo. Archivio di Stato. Secrezia. B. 2012, pp. 5-8.

Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 1, fasc. 1, 2.

Palermo. Archivio di Stato. Suprema Giunta delle Dogane. B. 7, doc. 333, 317; B. 1, fasc. 1, d. 47, 51, 53; B. 6, doc. 179.