DOPPIOZERO

La globalizzazione degli antenati

Angelo Pichierri
16 Febbraio 2016

A un italiano anche colto è difficile che il termine *Hanse* (“Lega anseatica”) ricordi qualcosa di più di poche righe sul manuale di storia liceale; del resto anche tra gli storici italiani il tema non ha suscitato particolare interesse. Non sorprende che le cose stiano ben diversamente in Germania (e in qualche altro paese dell’Europa del Nord). C’è un’arte anseatica, visibile soprattutto nei grandi edifici religiosi e civili in mattoni rossi. La sigla automobilistica di alcune importanti città tedesche è preceduta da una H, misteriosa per gli stranieri, che vuol dire che la città era membro della Hanse; dopo la riunificazione varie città settentrionali della ex-DDR si sono contese questo onore. Innumerevoli prodotti e aziende recano nel nome e nel logo il prefisso “Hanse”, a volte nella versione più antica, come in “Lufthansa”. Eppure, se chiedete a un tedesco, magari di Amburgo o di Brema, che cos’è o che cos’era la Hanse, riceverete risposte di sconcertante vaghezza.

La Hanse si presenta infatti essenzialmente come mito, eventualmente mito fondante. Lo mostra l’uso ideologico che ne è stato fatto in chiave liberale (il progresso legato al commercio), in chiave nazionalistica (la forza espansiva e civilizzatrice della Germania), in chiave nazista (la superiorità del popolo tedesco e la sua ricerca a Est dello spazio vitale). Elementi di mito e di ideologia sono presenti anche in una forte ripresa di interesse per la Hanse su un terreno dove si incontrano posizioni scientifiche e politiche assai diverse: l’Europa, la sua identità, la sua recente evoluzione istituzionale. Per capire se la Hanse ha qualcosa da insegnare in proposito bisogna però individuarne gli elementi chiave, capire cioè se c’è un “modello” anseatico, cosa sulla quale la comunità scientifica che se ne occupa non è certo concorde. Quando anni fa il mio libretto sul modello anseatico fu tradotto in tedesco, venne recensito da un’importante rivista di storia medioevale. Temevo critiche per la mia incursione da dilettante italiano in un campo da specialisti tedeschi; il recensore scrisse invece che il resoconto storiografico era corretto anche se non innovativo, ma che il libro aveva un difetto grave, quello di proporre un modello! E un modello anseatico era secondo lui impossibile da ricostruire sulla base di una realtà varia, sfuggente e di lunghissimo periodo come la Hanse.

In effetti, non è facile. La Hanse non è una delle tante leghe di città che costellano la storia medioevale, da cui si distingue, tanto per cominciare, per la durata, tra XII e XVII secolo. La Hanse fu una potenza economica (o se si vuole una potenza politica al servizio del commercio di lunga distanza) che la fa definire da alcuni storici odierni come *global player*. In uno spazio definito dai quattro *Kontore* (luoghi di residenza e basi operative dei mercanti anseatici, extra-territoriali e auto-governati) di Londra, Bruges, Bergen, Nowgorod, il suo controllo dell’economia ne faceva quanto meno una “potenza regionale”. Il controllo dell’economia derivava dalla sua capacità di ottenere “privilegi” dai signori del tempo, inclusi potenti sovrani come il re d’Inghilterra e il re di Danimarca: per la difesa e l’allargamento di questi privilegi si esercitava una consumata capacità negoziale e diplomatica, ma si arrivava anche in casi estremi al blocco e alla guerra.

L’ottenimento dei privilegi (a partire dall’autorizzazione a vendere le proprie merci in un certo luogo) si fondava in ultima istanza sulla capacità anseatica di fornire prodotti eccellenti nel luogo e nel tempo in cui erano richiesti. I prodotti erano in parte *made in Hanse*, ma in misura maggiore risultato del commercio marittimo e terrestre su lunga distanza. L’eccellenza dei prodotti era garantita da raffinati sistemi di certificazione. L’efficienza del loro trasporto e della loro consegna era garantita da una superiorità logistica dimostrata da innovazioni tecnologiche e organizzative come la cocca (un tipo di capiente nave da trasporto particolarmente adatta a merci di grande volume), la botte di dimensioni standardizzate (l’equivalente del *container* contemporaneo), il trasporto inter-modale (in molti casi la stessa merce viaggiava per mare, per terra e su fiumi navigabili). In alcuni casi la logistica non riguardava solo il trasporto di merci prodotte da altri, ma improntava il modo di produzione: prima del loro trasporto le aringhe pescate nel Baltico venivano confezionate in una località della odierna Svezia meridionale, con il pregiato sale proveniente dalle saline di Lüneburg, in botti provenienti dalle botteghe di Lubecca.

Ebbene, nonostante l’abbondanza delle fonti e la ricchezza della letteratura storiografica, di questa “super-potenza segreta”, come la definisce il libro citato in nota, non è possibile stabilire una data d’inizio (non c’è un atto di fondazione) né una data di fine (non viene mai formalmente sciolta). Non si tratta di un territorio dai confini definiti. Non c’è finanza comune, né comune esercito (salvo che in caso di guerra), né governo centrale o città capitale. Lubecca, “caput omnium in der Hanse”, ha certo una grande influenza e accoglie la maggior parte delle periodiche assemblee di città anseatiche (*Hansetage*), ma queste ultime non si considerano affatto sue subordinate. Delle città anseatiche non è possibile fornire un elenco esaustivo: un paio di centinaia lo sono state, ma per periodi diversi e con diverse modalità.

La Hanse ci teneva a mostrare non solo la sua esistenza ma anche la sua potenza quando necessario; altrimenti restava “segreta”, usando a proprio vantaggio il suo carattere incerto e fluttuante. La cosa doveva essere a volte straordinariamente irritante per l’interlocutore di turno. Nel 1379, a una richiesta inglese volta a conoscere i nomi delle città anseatiche, richiesta del tutto ragionevole visto che si trattava di sapere chi erano i legittimi titolari dei privilegi concessi dal re d’Inghilterra, gli anseatici rispondono che si tratta di molte città (anzi “civitates, opida et ville”) sparse in territori dominati da signori diversi, che un elenco completo non è disponibile, insomma che non se ne parla neppure. Un secolo dopo, sempre il re d’Inghilterra pretende di rivalersi dei danni arrecati da corsari anseatici sui beni di mercanti appartenenti a una “societas, collegium, universitas” nota come “Ansa Theutonica”. I giuristi di Lubecca rispondono che non si tratta di una *societas* (ognuno dei mercanti commercia per sé), né di un *collegium* (le città sono distanti tra loro), né di una *universitas* (non c’è patrimonio comune, tesoro comune, sigillo comune, rappresentante comune): insomma, non se ne parla neppure.

In questo stesso documento peraltro ci sono indicazioni preziose sul *self-understanding* degli anseatici. In positivo la Hanse viene definita come alleanza stabile (*firma confederatio*) di città che hanno come scopo comune la prosperità del commercio e la protezione dei mercanti da pirati e banditi. Le città si riuniscono, non perché convocate ma per mutuo consenso, quando hanno un problema da discutere.

La cosiddetta Hanse è il risultato dell’intreccio costitutivo tra anse dei mercanti e Hansa delle città; un intreccio che spiega anche le difficoltà di datazione e di definizione. Prima c’è l’ansa dei mercanti: Hansa o Hanse sembra significhi originariamente “carovana armata”. I mercanti cooperano per acquisire alcuni fondamentali *beni di club*, impossibili da ottenere individualmente o da uno stato che non esiste ancora: la sicurezza durante il viaggio, servizi alle imprese (materiali e immateriali) una volta giunti al Kontor. Con una

splendida espressione difficilmente traducibile centinaia di mercanti di città diverse e operanti su diversi lontani mercati si auto-definiscono *gemene Kopman* (gemeine Kaufmann, communis mercator): un attore collettivo in cui si riconoscono. Solo in un secondo momento essi si rendono conto che il club, cioè la rete dei mercanti, non si regge senza supporto politico, supporto politico che le città di appartenenza sono ormai in grado di fornire. Nasce quindi la Hanse, e le città diventano *staedte der dudischen hanse*, città della hansa tedesca. Si tratta però di un processo graduale, che comincia con raggruppamenti regionali di città nel XIII secolo e si conclude con l'istituzione degli Hansetage che raccolgono i rappresentanti di tutte le città anseatiche.

La gestione dell'economia e della politica anseatica comporta quindi un difficile management della complessità, fatto di un repertorio di sofisticati meccanismi organizzativi. I problemi da risolvere e alcune delle soluzioni adottate richiamano quelle dell'Europa contemporanea in maniera tale che un recente programma di ricerca a finanziamento europeo ha parlato della Hanse come *distant mirror*, lontano specchio dell'unione europea contemporanea. Vediamone alcuni – solo alcuni - lasciando al lettore l'esercizio della possibile applicazione metodologica all'Europa.

Le reti anseatiche – quelle dei mercanti e quelle delle città – hanno effettivamente molto da insegnare nella comprensione e nella gestione delle reti organizzative. I legami tra i nodi che compongono la rete sono "deboli" (*loose coupling*): caratteristici cioè di organizzazioni in cui le parti componenti hanno elevata autonomia, nessuno dei nodi è legittimato a "comandare" gli altri, i risultati che derivano da certe azioni non sono scontati. Il vantaggio è quello della flessibilità, della conoscenza ravvicinata del campo da parte di componenti che non ricevono ordini dall'alto, della capacità dell'organizzazione di sopravvivere alla perdita di parti componenti.

Nei suoi periodi di maggior successo la Hanse è stata però in grado di combinare legami deboli e legami forti, attivando i secondi soprattutto in caso di minaccia esterna. Nelle emergenze – e per progetti rilevanti – l'autonomia delle parti componenti si riduceva rispetto al tutto. Comparivano ad esempio, per periodi determinati, obblighi fiscali e militari altrimenti inesistenti. Ma questo provvisorio rinserrarsi dei legami non eliminava la flessibilità organizzativa di fondo: persino la *Verhansung*, la sanzione estrema consistente nell'espulsione e quindi nell'esclusione dai privilegi anseatici, era a certe condizioni reversibile. La "trappola dell'unanimità", che ha condizionato tanti processi decisionali europei, veniva aggirata con meccanismi di raffinata ipocrisia che permettevano ai dissenzienti di sfilarsi senza rinunciare all'appartenenza.

Di questa flessibilità costitutiva ci sono altre prove importanti. I nodi componenti della rete non erano necessariamente omogenei. Ne facevano parte città di diversa importanza e con diverso statuto; sono relativamente poche le città facenti parte del *core* per tutta la storia anseatica; alcune si fanno regolarmente rappresentare da altre. Insomma, una Hanse non "a due velocità" ma a più velocità. Potevano anche esserci *special relationship* importanti con attori non membri della lega a tutti gli effetti, come il *Deutsche Orden*, l'ordine dei cavalieri teutonici con il suo potente stato baltico. L'Ordine Teutonico partecipava spesso agli Hansetage, e alcune importanti città erano contemporaneamente parte dello stato teutonico e membri della Hanse.

La flessibilità, per secoli risorsa fondamentale della Hanse, aveva naturalmente i suoi costi (di transazione e altri), e non a caso ai primi segni di decadenza si cercò di rinserrare le fila. Con scarso successo peraltro: il

“legame debole” era costitutivo della Hanse, comunità di interessi e non confederazione politica. Nonostante l’elevata normalizzazione e standardizzazione caratteristiche della logistica anseatica, il caos medioevale delle misure e delle monete era certo un costo per i mercanti, cui solo un governo centralizzato, uno stato, avrebbero potuto rimediare. Nel 1382, in un’assemblea tenuta a Goslar – città “imperiale” non dipendente da un signore locale – le città anseatiche discussero della possibilità di introdurre una moneta comune (tale funzione veniva solo in piccola parte svolta dal marco di Lubecca). Non se ne fece nulla: la moneta comune aveva senso solo in presenza di una comune autorità politica, ma questa gli anseatici non ce l’avevano né volevano averla.

Per saperne di più:

Angelo Pichierri, *Città stato. Economia e politica del modello anseatico*, Marsilio, Venezia 1997

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO