

DOPAD ROZHODNUTÍ CENTRÁLNÍCH AUTORIT NA HOSPODÁŘSTVÍ REGIONU NA PŘÍKLADU ITALSKÉHO AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

THE EFFECT OF DECISIONS OF CENTRAL AUTHORITIES ON REGIONAL ECONOMIES ON EXAMPLE OF ITALIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

Ing. Martin Svítíl, PhD.
e-mail: martin.svital@seznam.cz

Klíčová slova:

hospodářství regionu, automobilový průmysl, Itálie, Alfa Romeo

Keywords:

regional economy, automotive industry, Italy, Alfa Romeo

Abstrakt:

Článek popisuje snahu italské vlády z přelomu 60. a 70. let 20. století o zvýšení zaměstnanosti a industrializace v regionu *Campania*. Toho mělo být dosaženo prostřednictvím vývoje a zahájení výroby kompaktního automobilu Alfa Romeo Alfasud v tehdy nově vybudované továrně v Pomigliano d'Arco nedaleko Neapole. Toto rozhodnutí se ukázalo jako velmi nešťastné, neboť přes vysoké počáteční investice nebylo cíle dosaženo - továrna sice existuje a produkuje dodnes, ale region Campania stále patří mezi ty s nejvyšší nezaměstnaností v Itálii. Navíc se špatná kvalita vyrobených vozů a z ní vyplývající zhoršení image spolupodílely na prohloubení hospodářských problémů značky Alfa Romeo.

Abstract:

The article describes the effort of the Italian government at 1960s and 70s to increase the employment and the industrialization in the region of Campania. This goal should be achieved by production of a new compact passenger car Alfa Romeo Alfasud in at that time new built factory in Pomigliano d'Arco, in the near of Naples. This was a very miserable decision, because despite the high investment the goal was not achieved - although the plant exists and produces still today, the unemployment rate in Campania is still one of the highest in Italy. Furthermore, the bad quality of the cars produced and consequent downgrade of image were important factors in the following economic troubles of the Alfa Romeo brand.

Úvod

Cílem mého článku je ukázat, jaké nezamýšlené a nežádoucí důsledky může přinést neuvážený zásah centrální autority (v tomto případě italské vlády) do regionálního hospodářství a zároveň do fungování jednotlivých ekonomických subjektů (zde automobilky Alfa Romeo, v popisovaném období státem vlastněné).

Základem zkoumání je empirický vědecký postup, kdy na základě existujících dat (zejména statistických) metodou indukce (generalizace) vyvozují obecný závěr.

Od počátku výroby automobilů v prvním desetiletí 20. století patřila Itálie mezi významné producenty. Značky jako FIAT, Alfa Romeo, Lancia a později také Ferrari, Lamborghini, či IVECO (mezi nákladními a užitkovými vozidly) si získaly celosvětovou popularitu a měly významný podíl na vzestupu italského hospodářství, zejména po druhé světové válce. FIAT byl po určitou dobu největším automobilovým výrobcem v Evropě.

Z regionálního hlediska se automobilový průmysl v Itálii od počátku přirozeně soustřeďoval na severu, v regionech s dlouhodobou průmyslovou tradicí a dostupnou kvalifikovanou pracovní silou. Nejznámější jsou města Turín (*Torino*, region *Piemonte*) s FIATEm a Miláno (*Milan*, region *Lombardia*), kde sídlí značka Alfa Romeo. Pro region *Emilia Romagna*, známý výrobou sportovních a závodních vozů (Ferrari, Lamborghini, Pagani), motocyklů (Ducati) a také pořádáním závodů (*Mille Miglia*, okruh Imola atd.) se zase vžilo označení „*La Terra dei Motori*“, tedy země motorů.

Obrázek 1: Regionální rozdělení Itálie s významnými městy



Zdroj: [1]

Nicméně od 70. let 20. století lze rozeznat stagnaci a následně úpadek Itálie jako země produkující automobily. Všechny výše zmiňované značky sice přežily dodnes, nicméně s výjimkou luxusních a sportovních vozů se již dnes velká část jejich produkce vyrábí mimo Itálii (např. v Polsku, Srbsku, Turecku atd.). V současnosti se tak v Itálii vyrábí méně automobilů než v České republice či na Slovensku, o Španělsku či Velké Británii ani nemluvě. Více ukazuje tabulka:

Tabulka 1: Výroba automobilů (vč. nákladních a autobusů) ve vybraných evropských zemích

Země	1970	1980	1990	2000	2010
Německo	3 995 625	4 095 138	4 976 552	5 526 615	5 905 985
Francie	2 750 086	3 378 433	3 768 993	3 348 351	2 229 421
Velká Británie	2 098 498	1 312 914	1 565 957	1 813 894	1 393 463
Itálie	1 854 252	1 610 287	2 120 850	1 738 315	838 186
Španělsko	539 132	1 181 659	2 053 350	3 032 874	2 387 900
Československo / Česká republika	169 920	233 112	242 000	455 492	1 076 384
Slovensko	xx	xx	xx	181 333	561 933

Země	2010	2011	2012	2013	2014
Německo	5 905 985	6 311 318	5 649 269	5 718 222	5 907 548
Francie	2 229 421	2 294 889	1 967 765	1 740 000	1 817 000
Velká Británie	1 393 463	1 463 999	1 576 945	1 597 433	1 598 879
Itálie	838 186	790 348	671 768	658 207	697 864
Španělsko	2 387 900	2 353 682	1 979 179	2 163 338	2 402 978
Československo / Česká republika	1 076 384	1 199 834	1 178 938	1 132 931	1 251 220
Slovensko	561 933	639 763	900 000	975 000	993 000

Zdroj: [2]

Na produkci v jednotlivých zemích jistě mělo vliv více faktorů, v případě Itálie lze nicméně za jednu z podstatných příčin poklesu považovat nešťastné **pokusy italských vlád odstranit či alespoň snížit nerovnováhu mezi severními a jižními regiony Itálie**. Toto dlouhodobé rozdělení na bohatý, průmyslově orientovaný sever a chudší, zemědělský jih ukazuje následující tabulka (pro jednotlivé regiony srovnej mapku na Obrázku 1). Zvýrazněné jsou regiony *Lombardia* (na severu, vč. Milána) a *Campania* na jihu, o kterém se bude hovořit v následujícím textu:

Tabulka 2: Zaměstnanost v jednotlivých sektorech hospodářství v Itálii podle regionů a období

Zemědělství

Rok	Piemonte	Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	Lombardia	Liguria	Trentino-Alto Adige/ Südtirol	Bolzano	Trento	Veneto	Friuli-Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Umbria
1951	32,6	39,5	20,1	17,9	41,3	....	....	43,1	28,2	51,9	39,6	56,3
1961	22,2	26,7	11,1	12,4	28,0	....	....	25,2	16,4	33,9	24,1	40,7
1971	12,2	13,6	5,5	7,5	17,2	20,3	14,1	14,0	9,6	20,0	11,5	20,7
1981	8,0	8,6	3,8	5,1	10,8	13,7	7,6	8,5	5,7	12,5	6,7	10,7
1991	5,7	6,5	2,5	4,0	8,2	10,6	5,7	5,8	4,6	8,0	4,6	7,5
2001	4,5	4,8	2,4	3,4	7,5	9,9	5,0	4,2	3,5	6,0	4,1	5,0

Rok	Marche	Lazio	Abruzzo	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna		Itálie
-----	--------	-------	---------	--------	----------	--------	------------	----------	---------	----------	--	--------

1951	60,2	33,1	64,7	64,7	46,6	58,2	73,2	63,3	51,2	50,9		42,2
1961	45,6	18,7	47,4	47,4	35,9	50,3	57,4	46,0	41,0	37,7		29,0
1971	25,3	10,0	27,6	46,6	23,9	36,9	39,6	32,6	28,7	21,5		17,2
1981	11,5	6,3	14,4	27,4	17,7	25,7	28,0	24,2	19,9	13,0		11,1
1991	7,6	4,1	9,2	18,8	10,2	18,6	19,0	16,1	16,3	10,5		7,6
2001	5,0	3,4	6,2	10,6	7,4	12,0	11,6	13,6	9,5	8,0		5,5

Průmysl

Rok	Piemonte	Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	Lombardia	Liguria	Trentino-Alto Adige/ Südtirol	Bolzano	Trento	Veneto	Friuli-Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Umbria
1951	43,4	41,9	53,0	39,0	28,2	....	....	32,8	38,3	25,2	34,0	25,3
1961	50,9	43,9	58,9	41,2	33,9	....	....	44,0	45,2	36,6	44,0	34,1
1971	55,7	44,6	59,8	38,4	36,5	30,6	42,6	48,7	44,9	42,5	48,4	42,9
1981	48,8	37,5	51,3	31,5	32,0	27,1	37,3	45,6	39,4	40,6	43,7	42,2
1991	43,4	28,6	45,2	26,4	29,4	26,1	32,8	44,0	35,4	38,0	37,8	36,5
2001	39,4	26,4	40,7	24,2	28,5	26,4	30,7	41,9	35,4	37,7	34,8	34,3

Rok	Marche	Lazio	Abruzzo	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna		Itálie
1951	21,8	25,6	19,8	19,8	27,1	22,0	15,0	20,1	22,2	23,5		32,1
1961	30,4	32,6	30,3	30,3	33,5	27,4	26,5	32,2	29,9	31,0		40,4
1971	40,8	32,4	37,0	27,4	38,1	32,0	34,2	36,3	33,6	35,0		44,3
1981	44,7	27,6	37,2	30,8	31,0	28,9	31,6	27,9	28,7	31,9		39,5
1991	42,3	23,1	36,4	30,5	29,9	29,3	31,8	24,7	23,9	27,9		35,6
2001	41,5	22,0	35,0	31,5	27,0	28,7	30,7	21,5	22,0	24,2		33,5

Služby a ostatní

Rok	Piemonte	Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	Lombardia	Liguria	Trentino-Alto Adige/ Südtirol	Bolzano	Trento	Veneto	Friuli-Venezia Giulia	Emilia-Romagna	Toscana	Umbria
1951	24,0	18,6	26,9	43,1	30,5	....	....	24,1	33,5	22,9	26,4	18,4
1961	26,9	29,4	30,0	46,4	38,1	....	....	30,8	38,4	29,5	31,9	25,2
1971	32,2	41,9	34,7	54,1	46,3	49,2	43,3	37,3	45,5	37,4	40,1	36,4
1981	43,1	53,8	44,9	63,4	57,2	59,2	55,1	45,9	54,9	46,8	49,6	47,1
1991	50,9	64,8	52,3	69,6	62,4	63,3	61,5	50,2	60,0	54,0	57,6	55,9
2001	56,1	68,8	56,8	72,3	64,0	63,7	64,3	53,9	61,1	56,4	61,1	60,7

Rok	Marche	Lazio	Abruzzo (e)	Molise (e)	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna		Itálie
1951	18,0	41,3	15,5	15,5	26,5	19,8	11,8	16,6	26,0	25,6		25,7
1961	24,0	48,7	22,3	22,3	30,6	22,3	16,1	21,8	29,1	31,3		30,6
1971	33,8	57,6	35,4	26,0	38,0	31,1	26,2	31,1	37,7	43,5		38,4
1981	43,8	66,1	48,4	41,8	51,4	45,4	40,4	48,0	51,4	55,1		49,4
1991	50,1	72,8	54,4	50,6	59,9	52,1	49,2	59,2	59,7	61,6		56,7
2001	53,5	74,6	58,8	57,9	65,6	59,3	57,7	65,0	68,6	67,7		61,0

Zdroj: [3]

Od roku 1933 byla jedna z významných italských automobilek **Alfa Romeo** se sídlem v Miláně v majetku italského státu. Tato značka se už od svého založení na počátku 20. století zabývala především výrobou výkonných a drahých automobilů, vyráběných obvykle na zakázku a v počtu pouze několika stovek ročně. Po druhé světové válce sice Alfa Romeo přešla na klasickou sériovou produkci, ale i tak patřily její vozy vždy k těm dražším, výkonnějším a obvykle s výrazným sportovním charakterem. Značka se také pravidelně a velmi úspěšně zúčastňovala automobilových závodů v různých kategoriích.

Již od 50. let nicméně existovaly v Alfě Romeo snahy o rozšíření výrobního programu směrem k menším a dostupnějším vozům. První dva projekty (tzv. "Project 13-61" z 50. a „Tipo 103“ z počátku 60. let) nebyly realizovány, v roce 1967 pak přišel tehdejší ředitel Alfy Romeo Giuseppe Luraghi s dalším plánem na kompaktní vůz. Italská vláda v čele s premiérem Aldo Morem podělala svůj souhlas a podporu investice tím, že vůz bude vyráběn v některém regionu na jihu Itálie. Důvodem bylo kromě podpory zaměstnanosti a industrializace také zastavení či alespoň omezení silné migrace obyvatel z jihu do bohatších a lepší pracovní uplatnění nabízejících severních regionů.

Přes nesouhlas ředitele Alfy Romeo Luraghiho bylo poměrně rychle rozhodnuto využít pozemků u staré továrny Alfa Romeo Avio v Pomigliano d'Arco nedaleko Neapole, v regionu Campania. Tato továrna s přilehlým malým letištěm byla dříve centrem výroby leteckých motorů značky Alfa Romeo, ale velikostí naprosto nepostačovala novému projektu. Proto byly Alfě Romeo poskytnuty ze strany italské vlády přilehlé pozemky o rozloze 240 hektarů a investiční podpora ve výši 300 bilionů tehdejších lir¹ pro stavbu zcela nové továrny „na zelené louce“. Plocha letiště byla využita na zkušební dráhu.

Dalších 60 bilionů lir bylo určeno na vývoj nového vozu, jehož šéfkonstruktérem se stal Rakušan Rudolf Hruska a design měl na starosti Giorgetto Giugaro, jeden z nejúspěšnějších automobilových návrhářů všech dob². Vůz byl pojmenován **Alfasud**, jako spojení názvu značky (Alfa) a italského slova pro jih (*sud*). Z hlediska konstrukce šlo o zcela nový vůz, velmi moderní koncepce, odlišné od všech ostatních výrobků Alfy Romeo. Poprvé v dějinách značky šlo o automobil s pohonem předních kol, ve své době a v rámci kategorie bylo velmi progresivní i pečlivé aerodynamické řešení, pasivní bezpečnost, použití kotoučových brzd na všech kolech či splývavé zádi (později doplněná i o tzv. třetí / páté dveře, tedy o prvek dnes běžně používaný u většiny kompaktních vozů).

¹ Pro srovnání: cena základní verze vozu Alfa Romeo Alfasud po jeho vstupu na italský trh činila 1,42 milionu lir

² mj. byl v roce 1999 zvolen jako Car Designer of the Century (= automobilový designér století)

Obrázek 2: *Alfa Romeo Alfasud*



Zdroj: [4]

Vývoj vozu postupoval rychle a úspěšně, prototyp byl veřejnosti představen v Turíně v roce 1971. Naopak výstavba továrny a následná příprava výroby přinášely mimořádné těžkosti. Prvním problémem bylo vůbec vybrat požadovaných 16 tisíc zaměstnanců. Sice se přihlásilo asi 130 tisíc zájemců o práci (!), nicméně většina z nich neměla dostatečnou kvalifikaci a tak bylo nutné stěhovat do Pomigliano d'Arco pracovníky ze severu Itálie. Podobné problémy zažívali i mnozí subdodavatelé. Navíc už během stavby továrny se odehrálo několik stávek dělníků. Nešlo jen o typické požadavky odborových svazů (v Itálii tradičně velmi silných), nýbrž i o problémy typu sklizně rajčat, během níž se prostě velká část dělníků nedostavila do práce v továrně. Přesto se nakonec podařilo spustit výrobu Alfasudu v dubnu 1972, jen s tříměsíčním zpožděním oproti plánu.

Spuštěním výroby ovšem problémy ani zdaleka neskončily, spíše naopak. Produkce byla neustále přerušována dalšími stávkami i drobnými sabotážemi ze strany zaměstnanců, takže linku na začátku opouštělo pouhých 70 vozů denně. Plán přitom hovořil o 500 kusech denně, s pozdějším navýšením na 1000 kusů. Do listopadu 1973 tak bylo vyrobeno pouze 78 tisíc kusů Alfasudu místo plánovaných 175 tisíc.

Ještě horší problém ovšem představovala doslova katastrofální kvalita vyrobených vozů, nesrovnatelná se zaběhlou produkcí větších modelů Alfy Romeo v Miláně. Alfasudy trpěly velmi rychlou korozi, protože kvůli častým stávkám a přerušení výroby zůstávaly jejich hotové karoserie často ležet venku, nechráněné před působením slaneho větru od moře a nedostalo se jim včas potřebného nástřiku ochrannými látkami³. Přesná montáž předních skel moderní technologií lepení se ukázala být nad síly jihoitalských dělníků a tak se muselo

³ Svou roli sehrála také špatná kvalita použitého plechu, dodávaného z Ruska.

urychleně přejít ke staršímu a méně efektivnímu způsobu montáže s využitím gumových těsnění, atd.

Nekvalita a vysoká poruchovost Alfasudu začala brzo poškozovat dobrou pověst Alfvy Romeo, zejména na zahraničních trzích. Problémy s korozi se samozřejmě projevovaly ještě výrazněji v zemích střední a severní Evropy, kde vozy musely odolávat zimě a agresivním posypům silnic. Zatímco mnoho odborných testů chválilo vynikající jízdní vlastnosti, dynamiku, spotřebu a prostornou kabinu Alfasudu, zákazníci se od Alfvy Romeo odvraceli. Například v Německu bylo v 1975 prodáno celkem 21.805 Alfasudů všech verzí, o rok později už to bylo pouze 12.761 vozů, přes rozšiřující se nabídku verzí a karoserií (kombi, kupé)⁴.

Postupně se dařilo problémy odstraňovat - zlepšovala se organizace práce, dělníci se zapracovávali, byly použity účinnější ochranné prostředky proti korozi atd. Ale přestože celková výroba Alfasudu včetně odvozených verzí (kupé Sprint, kombi Giardinetta) za období 1972 - 1988 překročila milion vyrobených vozů, nikdy nedosáhla očekávaného objemu. Jak bylo uvedeno výše, počítalo se s pěti sty až tisícem vozů denně, ve skutečnosti i v nejlépeším roce 1974 vychází počet vyrobených kusů na necelých 400 na pracovní den, v následujících letech kolem 350 kusů denně. Také pokles výroby v rámci životního cyklu byl rychlejší, než bylo v 70. letech u automobilů typické⁵.

Viz tabulka produkce Alfasudu:

Tabulka 3: *Produkce Alfvy Romeo Alfasud po letech (bez kupé Sprint)*

Rok	Objem výroby AR Alfasud
1972	21 057
1973	78 897
1974	100 030
1975	92 680
1976	90 769
1977	86 244
1978	86 257
1979	83 493
1980	84 180
1981	86 570
1982	73 960
1983	18 495
1984	113

Zdroj: [5]

Co ale bylo ještě horší, špatná pověst modelu a přeneseně bohužel i celé značky Alfa Romeo znamenala velkou ránu pro její další hospodářský vývoj.

⁴ zdroj: Auto Katalog, 21. vydání, ročník 1977/1978, Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Stuttgart

⁵ Je nutno si uvědomit, že tehdejší životní cyklus jedné generace automobilu byl mnohem delší než dnešní, ostatně i Alfasud se vyráběl 12 let, odvozené kupé Sprint ještě o čtyři roky déle. A například konkurenční Fiat 128 se vyráběl 16 let (1969 - 1985).

Alfa Romeo Alfasud byl v roce 1983 nahrazen modelem Alfa Romeo 33, který se také vyráběl v továrně v Pomigliano d'Arco. V roce 1986 se hospodářská situace Alfy Romeo zhoršila natolik, že ji italský stát odprodal koncernu Fiat. Ten ovšem musel dát italské vládě záruky za udržení pracovních míst, takže továrna v Pomigliano d'Arco byla postupně modernizována a s vyšším stupněm automatizace výroby pokračovala v produkci vozů Alfa Romeo až do roku 2011. Od 2011 se zde vyrábí vozy Fiat Panda.

Jak je vidět v tabulce 2, **záměr italské vlády na industrializaci jihu se nevydařil**. V regionu Campania od roku 1971 procento zaměstnaných v průmyslu trvale klesá a po celé sledované období zůstává nejen hluboko pod hodnotami regionů v severní Itálii, ale i pod celo-italským průměrem. Naopak míra nezaměstnanosti v Campanii patří s 21,5% k nejvyšším mezi italskými regiony⁶ (údaje ke konci roku 2015; celo-italský průměr nezaměstnanosti činí 12,2%).

Příběh Alfy Romeo Alfasud může sloužit jako příklad, kdy dobře míněné, ale nedomyšlené a špatně realizované **rozhodnutí centrální autority** (zde italské vlády jako vlastníka značky Alfa Romeo) může vést nejen **k nezdaru původního plánu**, ale i **k dalším dalekosáhlým negativním dopadům**. Ve výsledku tak sice v regionu Campania byl vytvořen určitý počet nových pracovních míst, ale za velmi vysokou cenu. A nejde pouze o obrovské investice, které do celého programu italská vláda vložila, ještě větší škodu způsobily problémy Alfasudu na pověsti (image) a následně na dlouhodobé konkurenceschopnosti značky Alfa Romeo.

Z regionálního hlediska přitom neznamenala nová továrna nijak zásadní pomoc, nemluvě o tom, že část pracovních míst musela být stejně zaplněna pracovníky ze severu Itálie.

Použité zdroje (abecedně):

[1] <http://guida-di-viaggio.blogspot.cz/2011/06/italia.html>

[2] https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftszahlen_zum_Automobil podle údajů OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)

[3] <http://seriestoriche.istat.it/>

[5] <http://alfasud.alfisti.net/indexe.htm>

[4] http://www.mad4wheels.com/models/1971_Alfa_Romeo_Alfasud/detail_image.asp?id_pic=291627

<http://alfasud.alfisti.net/ase.htm>

https://en.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_Pomigliano_d'Arco_plant

https://en.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo

zdroj: Auto Katalog, 21. vydání, ročník 1977/1978, Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Stuttgart

<http://www.urbistat.it/adminstat/it/it/classifiche/tasso-disoccupazione/province/campania/15/2>

⁶ Zdroj: <http://www.urbistat.it/adminstat/it/it/classifiche/tasso-disoccupazione/province/campania/15/2>