

Nejasná budoucnost italského Menarinibusu

02.05 2023 20:28, Libor Hinčica, Autobusy Ostatní

Historie výroby italských autobusů značky Menarinibus se začala psát už v roce 1919, přičemž od osmdesátých let až do roku 2015 byla firma členem skupiny Breda. Autobusy a trolejbusy vyráběné od 90. let pak nesly obchodní značku BredaMenarinibus, jež může být důvěrně známá i českým čtenářům. S elektrickými midibusy z produkce BredaMenarinibus bylo možné se v minulosti setkat ve službách pražského DP, kde sloužily pro obsluhu linky č. 292, a někteří čtenáři si jistě vzpomenou i na trolejbusy AvanCity pro Řím, které byly v České republice zkoušeny (elektrickou výzbroj pro ně dodávala Škoda Electric).

Objem výroby autobusů v silné konkurenci od počátku milénia kontinuálně klesal, byť společnosti významně pomáhalo partnerství s tureckým Karsanem, který do firmy i majetkově vstoupil a který zajišťoval od roku 2011 velkou část produkce městských typů. V roce 2015 přesto došlo k prodeji ze strany většinového majitele, po němž mohli noví vlastníci nadále používat historickou značku Menarinibus „očištěnou“ o přílepek Breda, jako výrobce nicméně vystupuje pod názvem *Industria Italiana Autobus* (běžně se používá zkratka IIA).

Firma se dál potýkala s propadem objednávek, až nakonec v roce 2018 došlo k další změně majetkové struktury, kdy kontrolu nad firmou fakticky převzal stát. Společnost Invitalia zřizovaná místním ministerstvem hospodářství sice vlastní v IIA „jen“ 42,76 %, avšak dalších 28,56 % má v držení skupina Leonardo, kterou rovněž z většiny ovládá stát (a to také prostřednictvím ministerstva hospodářství). Zbylých 28,59 % drží nadále turecký Karsan.

Pod taktovkou státu se vedle výrobního závodu v Boloni otevřel i závod ve Valle Ufita, který kdysi neslavně opustilo Iveco. Zdálo se, že se podnikání italskému státu daří, v posledních měsících nicméně panují kolem budoucnosti firmy nejasnosti. IIA nezvládla včas zajistit několik dodávek (například pro Palermo, Řím, Bergamo, Rimini či Turín, opožděno má být dodání okolo 100 autobusů), což jí přináší finanční obtíže. Ještě větším problémem je nedostatečná likvidita. Firma nemá dostatek finančního kapitálu na to, aby mohla financovat výrobu, a to i přesto, že by měla mít příslib zakázek.

V únoru se musela společnost vypořádat se stávkou odborářů, kteří poukazovali na neschopnost vedení podniku a hrozící bankrot. Ten se podařilo odvrátit jen díky navýšení kapitálu o 25 mil. € (jiné zdroje uvádějí jen 21 mil. €), to však podle mnohých sotva pokryje očekávané provozní náklady a společnost by údajně potřebovala další injekci ve výši až kolem 60 mil. €. Budoucnost podniku drženého státem je tak nadále nejistá.

Url: Nejasná budoucnost italského Menarinibusu