

**Ataf, un marchio una storia. Popolare. Quel nome sui bus, l'ultimo brand di Firenze com'era. Che adesso potrebbe sparire**

Non si fa altro che parlare di brand — una volta si sarebbe detto semplicemente «marchio» — e della sua importanza, del valore anche economico di essere conosciuti e riconosciuti, di far parte dell'orizzonte sociale e affettivo di una città. Ma dopo 68 anni di vita l'acronimo Ataf potrebbe sparire. La privatizzazione degli autobus fiorentini ha infatti portato l'azienda tra le braccia delle Ferrovie di Mauro Moretti e di BusItalia, e proprio dal gennaio 2014 la società sparirà per confluire in quella del gruppo Ferrovie.

Cambierà il nome, ma Ataf e il suo logo scompariranno? È un'ipotesi, ma c'è da sperare di no. E non per passatismo, piuttosto perché è un brand che ogni fiorentino conosce. Se Ataf non ci sarà più sarà per la nemesi della storia: nacque col passaggio del trasporto su gomma e su tram dai privati al Comune di Firenze e adesso è tornata ai privati. Era il 1945, con le ferite della guerra ancora profonde e la città mezza devastata, quando si decise di mettere fine all'esperienza delle varie società che si erano succedute dal lontano 1865 quando nella Firenze capitale d'Italia il servizio degli omnibus a cavalli fu affidato dall'amministrazione ai fratelli bolognesi Molinari.

67 anni di storia

67 anni di storia  
67 anni di storia  
67 anni di storia  
67 anni di storia



Il tram — subito battezzato tranvia — e i binari fecero capolineo nel 1879, grazie alla multinazionale Société Générale Chemins de Fer Economiques, e a sorpresa la rete dal capolinea iniziale di Peretola fu prolungata in pochi mesi a Campi e Poggio a Caiano, una rete metropolitana che noi ancora attendiamo. La Sgcfe divenne semplicemente Belga, il tram fu elettrico e perfino a vapore, arrivarono bus e filobus. La Belga strappò al Comune la concessione fino al 1947 ma fallì nel 1934. Fu la Fiat allora che ottenne la gestione delle linee urbane fiorentine e nacque la Stu (Servizio Tranviario Urbano) che conobbe la sua età dell'oro fino al 1941. Nel 1945 il Comune decise di municipalizzare i trasporti e di far nascere l'Ataf — Azienda Tranviaria Automobilistica Filoviaria, il cui nome era affiancato dal Giglio di Firenze inserito in uno scudetto araldico — che si costituì il primo gennaio 1946.

Da allora è sempre stata Ataf, spesso Ataffe come presto fu storpiata, anche se i bus da verdi sono diventati arancioni e poi bianchi e se dietro la sigla immutata c'è stato un tourbillon di nomi: Azienda Trasporti Automobilistici Filoviari; Azienda Trasporti Automobilistici Fiorentini; Azienda Trasporti Area Fiorentina. Palazzo Vecchio, e poi gli altri Comuni soci sapevano della forza del nome e proprio per questo decisero di non cambiarlo, aggiornando solo il logo, prima negli anni Settanta e poi dopo il 2000. Il nome cambiò, anche per adeguarsi alla scomparsa prima dei tram (1958) poi dei filobus (1973), quindi del mitico bigliettaio (con cui parlavano l'Iris e l'Amneris, popolane fiorentine di fantasia, quando alla radio si trasmetteva «I' grillo canterino») che incantava i bambini e scoraggiava i portoghesi.

Con il marchio Ataf hanno viaggiato i bus bipiano e i minibus degli anni Ottanta, i cui eredi sono i bussini

elettrici, i grandi autobus articolati e lunghi 18 metri mandati in pensione dal sindaco Matteo Renzi, ma non la nuova tramvia che è affidata a Gest. Ataf, dicono i maligni, voleva anche popolarmente dire Azienda Trabiccoli Fiorentini. Comunque prima di pensionare l'ultimo marchio delle ex municipalizzate fiorentine supersistite — Asnu e Centrale del Latte se ne sono andati, sostituiti dai più trendy Quadrifoglio e Mukki, al posto dell'acquedotto comunale e di Fiorentina Gas ci sono Publiacqua e Toscana Energia) forse è meglio prendere una pausa di riflessione. Un Ataf-gruppo BusItalia potrebbe essere una via d'uscita.

