

portusplus

The development strategies of the Ajaccio city-port: to the territorial balance?

Valeria Lingua

Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio,
Università degli Studi di Firenze
valeria.lingua@unifi.it

The city of Ajaccio, defining urban development strategies for the next decade, is seeking a new relationship between port and city by moving the "inconvenient" functions (gas sealine and freight harbor) outside the seaport. However, the new location present some problems due to the prevision, in the area, of a large urban expansions. If the relocation of the cargo port away from the urban core is a current trend in the management of port areas, in Ajaccio the consequences of this choice raises the problematical question of the relationship between instruments, policies and actors involved both in the city governance and in the port governance. The set of foreshadowed measures, in fact, determines a shift of the settlement to east, with strong repercussions at the regional level, conveying a need to consider with an integrated approach the different urban projects planned in the port-city system.

Keywords

Corsica; Ajaccio; city-port; urban project; territorial balance

Le strategie di sviluppo della città-porto di Ajaccio: verso il riequilibrio territoriale?

Introduzione

L'estensione dei traffici delle merci, la dilatazione dei bacini di approvvigionamento, le nuove sfide competitive sul mercato globalizzato rendono pressante l'esigenza di modernizzazione tecnologica dei porti, che si accompagna alla ricerca di nuovi spazi retroportuali e all'adeguamento della dotazione infrastrutturale: tale potenziamento, tuttavia, da sempre comprime le esigenze urbane e acuisce il conflitto tra tessuto insediativo e area portuale. Tale conflitto emerge in primo luogo nelle strategie di sviluppo espresse dai diversi attori che si occupano del governo della città e del porto, che non sempre sono coerenti e/o condivise.

Il contributo propone una riflessione sulle modalità di impostazione del rapporto città porto a partire dal caso di Ajaccio (Corsica, Francia)¹, ritenuto di un certo interesse in quanto, nel prefigurare le strategie di sviluppo territoriale per il prossimo decennio, si cerca una nuova relazione porto-città attraverso lo spostamento di funzioni "scomode". In particolare, la delocalizzazione del porto merci al di fuori del nucleo urbano, in un'area marginale rispetto al golfo e al porto commerciale, risulta in linea con una tendenza diffusa nelle attuali politiche di gestione delle aree portuali in Europa. Tuttavia, la compresenza, nella stessa area, di ingenti previsioni di nuove espansioni pare determinare ulteriori squilibri territoriali rispetto a quelli che il piano territoriale si propone di risolvere.

L'insieme di questi interventi configura infatti uno spostamento dell'asse insediativo verso Est, con forti ricadute a livello territoriale, che tuttavia non sembrano essere considerate in modo integrato nell'ambito degli strumenti di governo del territorio e dell'area portuale.

La città porto di Ajaccio: caratteristiche, problemi e opportunità di sviluppo

La città di Ajaccio, 60.000 abitanti, è il capoluogo della Corsica e del Dipartimento della Corsica del Sud. La città presenta dunque i servizi tipici del capoluogo regionale, e questa sua natura determina dinamiche polarizzanti rispetto all'entroterra, che prefigurano una dimensione metropolitana di alcune questioni come l'accessibilità e la dotazione di housing sociale.

L'economia è caratterizzata da una forte presenza terziaria, con una prevalenza dell'impiego nel settore pubblico. Il declino dei settori tradizionali (industria ed edilizia) è compensato da potenzialità turistiche non del tutto sviluppate, non solo in riferimento alla presenza di monumenti storici e culturali per lo più legati alle vicende napoleoniche, ma anche al litorale e alle zone montuose interne. In questo senso, la ricettività risulta poco diversificata e con una stagionalità elevata. A queste dinamiche si aggiunge l'andamento del traffico marittimo, che è praticamente raddoppiato negli ultimi anni, così come sono aumentate esponenzialmente le navi da crociera in attracco nel porto commerciale.

¹ Le presenti considerazioni sono frutto del lavoro effettuato nell'ambito dell'assegno di ricerca biennale dal titolo "Arcipelago mediterraneo, Cagliari, Ajaccio, Portoferraio: modalità di cooperazione multiattore per le strategie di rinnovo urbano nelle aree portuali", finanziato nell'ambito del Progetto Operativo Med Italia - Francia "Arcipelago Mediterraneo". Obiettivi della ricerca, coordinata dal Prof. G. De Luca, sono la definizione delle politiche maggiormente pertinenti per il recupero/rivitalizzazione delle vecchie aree portuali dell'Arcipelago mediterraneo e la promozione della coesione istituzionale su tali politiche.

Ajaccio rappresenta dunque un polo di attrazione turistica e di impiego di livello sovra locale: i flussi generati da tali attività costituiscono la base delle potenzialità di sviluppo socio-economico e turistico locale, ma aumentano ed esasperano una situazione di congestione pregressa, dovuta essenzialmente alla conformazione orografica della città.

Se, da un lato, la posizione del porto in un golfo sicuro, attorniato da aree con caratteristiche ambientali e paesaggistiche di pregio (*Iles des sanguinaires*) sono ritenuti favorevoli per la qualità di vita e per lo sviluppo turistico, dall'altro lato le zone di esondazione alla foce dei fiumi Gravona e Prunelli (a Est) e i prolungamenti verso il mare della catena montuosa (a Ovest), quasi a formare contrafforti di granito (Del Grande, 2007), insieme alla presenza di tre aree Seveso (stabilimenti a rischio industriale, per lo più gasdotti) configurano direzioni di sviluppo obbligate, che hanno condizionato l'espansione dell'insediamento sin dalle sue origini e configurano parti di città distinte tra loro.

Lo sviluppo longilineo della città lungo la costa e la presenza di un unico accesso al porto comportano dunque diversi disagi: la saturazione degli assi stradali nelle ore di sbarco e reimbarco, l'attraversamento del centro da parte dei mezzi pesanti per il carico-scarico merci al porto, la mancanza di accessi pedonali al mare, lo scarso collegamento tra il centro e il porto turistico di Ornano, difficoltà di parcheggio. A questo si aggiunge il traffico passeggeri derivante dalle navi da crociera, che si riversa nella marina alimentando dinamiche di sviluppo stagionali di tipo "mordi e fuggi" senza indotti particolari (sviluppo della ristorazione e dei negozi di souvenir nel solo periodo estivo). Inoltre, la presenza di una sea-line del gas in località Jeanne d'Arc compromette l'estensione del porto turistico di Amirauté e rappresenta un rischio in caso di incidente industriale.

La questione dell'accessibilità al porto e al centro città risulta preponderante anche per i quartieri di periferia: sulle vie di accesso al centro si determinano ingenti congestioni nelle ore di punta, aggravate dalla presenza del porto-merci appena fuori il centro storico, che comporta l'ingresso in città di automezzi pesanti. Inoltre, le principali vie di comunicazione si sviluppano in direzione Nord/Sud lungo il litorale, determinando una cesura nell'accesso al fronte mare per i quartieri periferici (Les Cannes, Les Salines e Saint Joseph).

Il tentativo di risposta a queste problematiche è portato avanti sia a livello comunale, sia nell'ambito del più ampio contesto della *Communauté d'Agglomération du Pays Ajaccien*.

Le politiche e i programmi di sviluppo per l'area urbana e portuale

La CAPA assume un ruolo determinante per il coordinamento delle politiche urbane e territoriali: oltre al redigendo *Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)*, che porterà a un sintesi le politiche di sviluppo territoriale di tutta l'area, i due strumenti già realizzati (*Plan des déplacements urbains - PDU* e *Programme Local de l'Habitat - PLH*) presentano un primo importante regesto di informazioni sulle tendenze della mobilità e dell'abitare, e configurano un quadro coordinato di politiche e interventi, prefigurando un progetto di ricucitura delle diverse parti della città attraverso un sistema intermodale di trasporto pubblico, affiancato da una previsione di sviluppo dell'edilizia sociale sull'intero territorio della CAPA.

Figura 1. Obiettivi e azioni del PLH per limitare il consumo di suolo e aumentare l'offerta di edilizia sociale
(Fonte: CAPA, 2006b, p. 137)

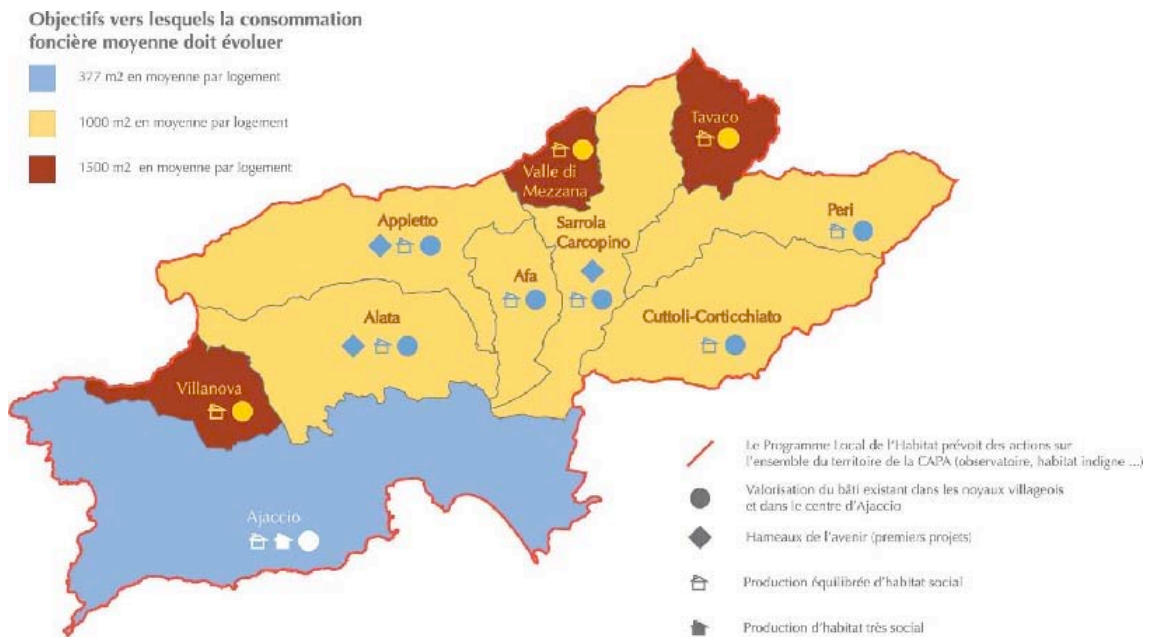


Figura 2. Principali strategie di sviluppo territoriale prefigurate dal PADD del Comune di Ajaccio
(Fonte: Ville d'Ajaccio, 2006)



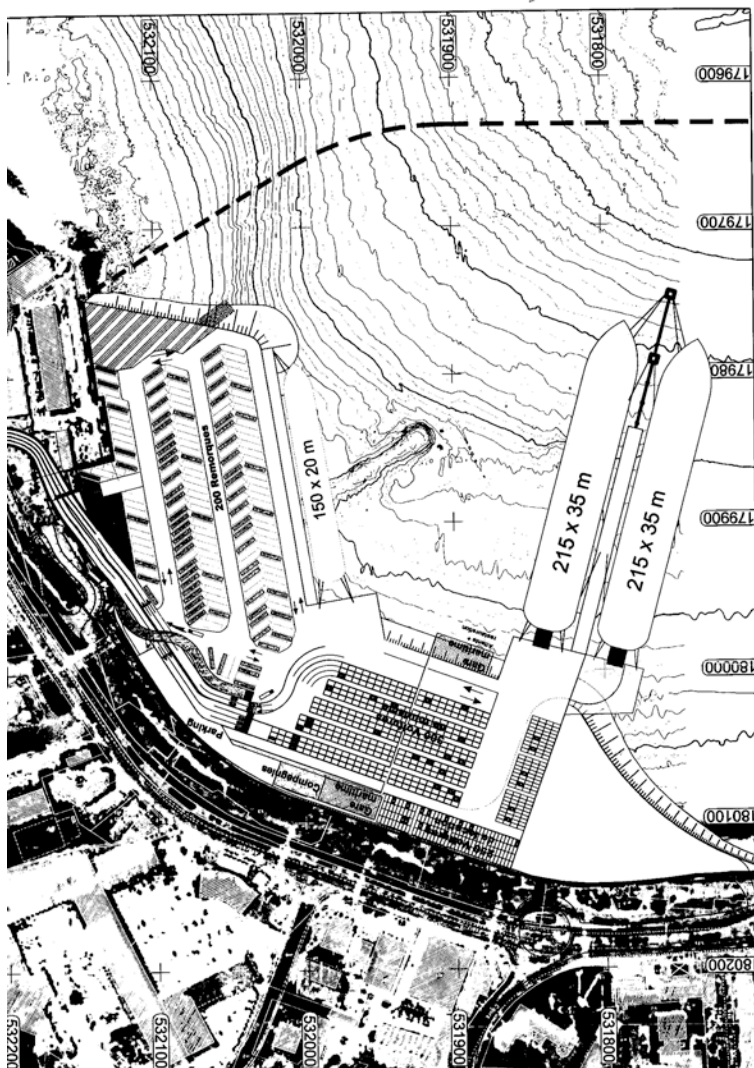
Coerentemente con queste previsioni, lo sviluppo dell'attrattività del capoluogo, primo obiettivo del *Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)*, non può prescindere dal riequilibrio dei quartieri interni ed esterni alla città, garantendo la mixité sociale e funzionale e mettendo a sistema i progetti urbani di rinnovo urbano e di rigenerazione sociale previsti e in atto.

A questo scopo, il PADD e il piano del porto prevedono una serie di azioni congiunte su più fronti: lo *Schéma Directeur du port de commerce d'Ajaccio*, adottato nel gennaio 2010, prevede un intervento interno al porto commerciale (messa in sicurezza e ampliamento

delle banchine, realizzazione di un'area di manutenzione verticale al centro della banchina per i mezzi pesanti) e due importanti interventi di rifunzionalizzazione:

- lo spostamento del deposito gas e petroli al di fuori della baia di Ajaccio, attraverso il potenziamento di un deposito esistente a Ricanto, con un inserimento che tenga in considerazione le caratteristiche paesaggistiche e ambientali di pregio dell'area;
- il trasferimento del settore merci a Saint Joseph: attualmente destinato al traffico dei prodotti petroliferi e del cemento, il porto verrà ampliato con la creazione di 4 ha di banchinamenti in mare, funzionali all'estensione degli spazi di manovra dei mezzi pesanti e allo stoccaggio delle merci.

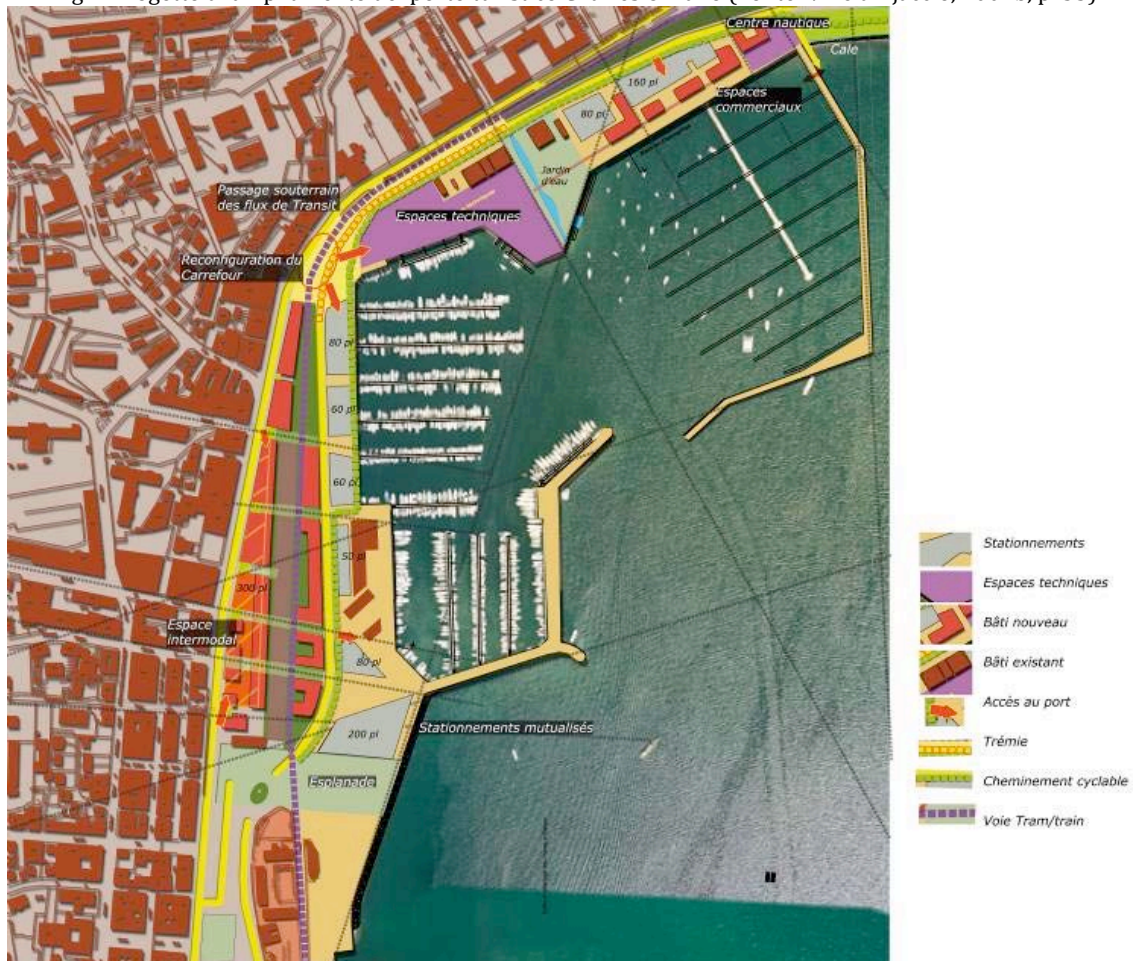
Figura 3. Progetto di ampliamento del porto merci a Saint Joseph (Fonte: CTC 2010, Annexe 2)



Questi spostamenti permetteranno sia di decongestionare il traffico cittadino dalla circolazione dei mezzi pesanti, sia di liberare superfici utili allo sviluppo del traffico passeggeri e crocieristico nel porto commerciale e di ampliare i porti turistici di Ornano e di Amirauté, nonché di ricavare nuovi spazi a parcheggio.

In particolare, gli interventi prefigurati dalla città per il rafforzamento dell'attrattività del capoluogo a partire dagli spostamenti delle aree portuali, prevedono la configurazione di un nuovo rapporto città/porto attraverso lo sviluppo di progetti urbani su tre centralità: il centro storico, la stazione in zona Amirauté, il nuovo polo portuale in località Aspretto - St-Joseph.

Fig. 4 Progetto di ampliamento del porto turistico Charles Ornano (Fonte: Ville d'Ajaccio, 2007b, p. 55)



Nel centro storico, al fine di intervenire sugli spazi pubblici e di incentivare la riqualificazione del patrimonio immobiliare, nel 2005 la marina e gli ampliamenti ottocenteschi sono stati perimetrati come *Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)*. L'operazione di riqualificazione è in corso di realizzazione attraverso una convenzione con Stato ed enti sovralocali nell'ambito dell'*Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouveau Urbain (OPAH-RU)*. Il quadro delle operazioni finanziate riguarda l'intervento sugli immobili degradati, l'accompagnamento dei proprietari nella richiesta di incentivi, la compartecipazione all'acquisizione da parte della città del patrimonio sfitto, nonché la riqualificazione degli spazi pubblici e la realizzazione di un parcheggio interrato di circa 200 posti a servizio del porto commerciale. Accanto alla ZPPAUP, la *Cittadella*, proprietà del Ministero della Difesa, è classificata come monumento storico e archeologico. Nel 2005 un accordo tra Stato e Comune ha previsto la cessione della cittadella alla Città di Ajaccio: si tratta di un contenitore di enormi dimensioni, la cui destinazione è ancora in fase di definizione.

Per ottenere un ulteriore alleggerimento del traffico cittadino, nonché per ricucire i due margini della città separati dalla ferrovia, sono in corso diverse ipotesi di riqualificazione dell'area della stazione (*Amirauté*), che attualmente rappresenta un'isola di 3,4 ha al centro della città. A partire dalla necessità di realizzare una tramvia (*transport en commun en site propre - TCSP*), nonché dalla possibilità di arretrare la stazione, si prevedono diverse possibilità di inserimento nell'area dei percorsi della tramvia, la realizzazione di nuova edificazione (per garantire la fattibilità dell'operazione) e di aree verdi e a parcheggio, oltre a percorsi e visuali volti alla ricucitura dei due margini della città (insediamento e fronte mare) oggi separati dall'area ferroviaria.

A livello territoriale, la zona Gare-Amirauté verrà a rappresentare il fulcro della mobilità pubblica, in quanto snodo di connessione del centro città al porto turistico di Ornano, ai quartieri esterni e all'aeroporto. In particolare, proprio il progetto della tramvia rappresenta l'elemento unificante delle operazioni di riqualificazione urbana e sociale dei quartieri esterni al centro. Nel quadro del *Contrat Urbain de Cohesion Sociale* (2007), le azioni di rigenerazione prefigurate nelle *Zones Urbaines Sensibles* (ZUS), riguardano in primis la connessione dei quartieri tra loro, al mare e al centro, attraverso il trasporto pubblico locale. Il principale intervento in questo senso ha riguardato i quartieri Cannes e Salines, oggetto di una seconda *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain* (O.P.A.H.-R.U.) siglata nel 2006 e in corso di realizzazione. Le operazioni prefigurate riguardano la riqualificazione degli spazi pubblici e degli immobili (anche attraverso demolizione e ricostruzione degli edifici), il rinnovo degli spazi comuni e la messa in sicurezza delle aree esondabili. L'ampliamento della mixité sociale e funzionale è perseguito con la realizzazione di edilizia sociale in affitto e l'insediamento di attività commerciali nei basamenti degli edifici. In questo ambito, oltre alla connessione col centro città, il progetto urbano si propone la riqualificazione degli accessi al fronte mare attraverso percorsi caratterizzati da qualità urbanistica e architettonica (*boulevard urbain des Salines*).

Figura 5. Progetto di sistema di transport en commun en site propre - TCSP
(Fonte: Ville d'Ajaccio, 2009)



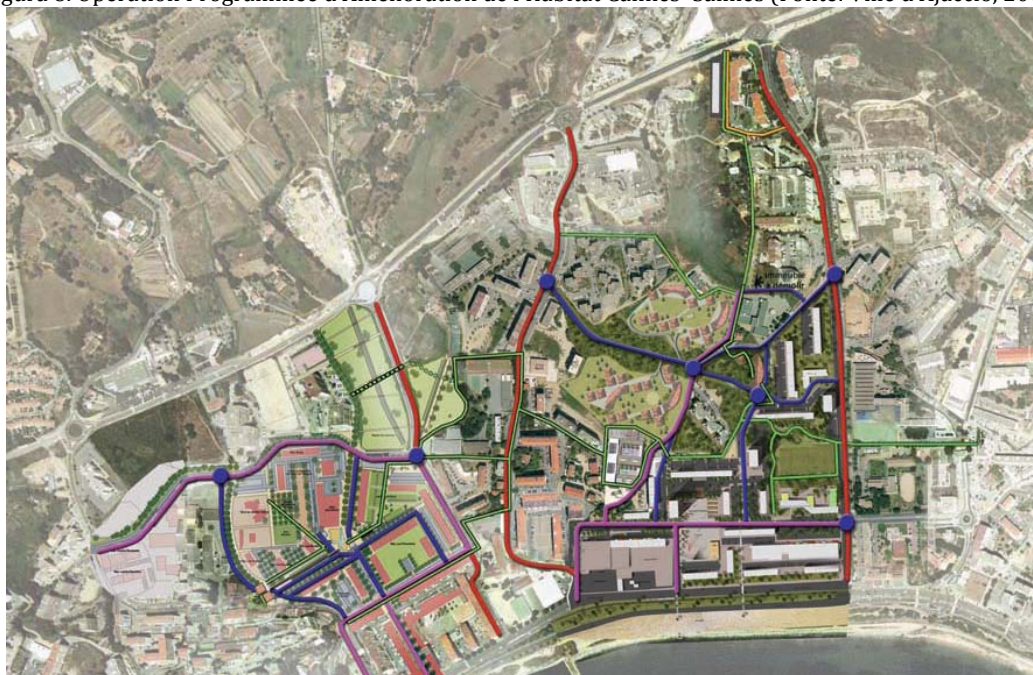
Figura 6. Progetto di riqualificazione del settore Amirauté. Ipotesi 1: Arretramento della stazione (Fonte: Ville d' Ajaccio, 2009)



Figura 7. Progetto di riqualificazione del settore Amirauté. Ipotesi 3: Spostamento della stazione sul fronte mare (Fonte: Ville d' Ajaccio, 2009)



Figura 8. Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat Cannes-Salines (Fonte: Ville d' Ajaccio, 2008)



Infine, il PADD prevede un'importante zona di espansione della città in località Aspretto – Saint Joseph: nell'ambito di un accordo tra Stato e Comune, i terreni della Marina a Saint Joseph (una superficie complessiva di 8 ha, di cui 4 all'interno dell'area urbana definita dal *Plan d'Occupation des Sols – POS* vigente) saranno bonificate e cedute dalla città alla comunità di agglomerazione (CAPA). In una logica sovra locale, tale cessione permetterà una urbanizzazione rivolta a sopperire la necessità di edilizia residenziale sociale e di servizi collettivi, connessa con gli altri nuclei esterni alla città (Pietralba e Stiletto) e con il centro città attraverso la linea della tramvia e un imbarcadero da cui partiranno navette marittime per il porto commerciale.

Proprio la mobilità rappresenta il *trait d'union* di tutte le operazioni di riqualificazione urbana. Si tratta di un sistema intermodale e integrato che prevede, oltre alla razionalizzazione dei percorsi esistenti e all'ampliamento dell'offerta di bus urbani: la realizzazione della tramvia come sistema di trasporto pubblico senza conducente su iniziativa della CAPA; la creazione di un sistema di navette marittime (*batobus du golfe*); la realizzazione di un polo intermodale presso l'aeroporto Campo-dell'Oro; la creazione di percorsi pedonali e ciclabili lungo il litorale (*itinéraire cyclable du golfe*).

Dalla pianificazione per progetti a una visione integrata delle relazioni città/porto

Il quadro complessivo delle operazioni di riqualificazione che interessano il sistema città/porto di Ajaccio è finalizzato ad affermare il suo ruolo di capitale regionale nell'ambito dell'agglomerazione, con un occhio di riguardo al riequilibrio sociale della città, attraverso un interessante progetto di ricucitura delle diverse parti della città e di sviluppo della città verso est, che assume come fulcro progettuale la riconfigurazione dell'area portuale e lo spostamento di funzioni importanti al di fuori del golfo di Ajaccio, ma presenta alcune criticità in relazione ai temi proposti e alla loro collocazione territoriale.

La comunità di agglomerazione gioca un ruolo determinante nell'inserire le principali politiche territoriali (abitare, mobilità ecc.) in un quadro di coerenza. L'approccio collaborativo al governo del territorio emerge con evidenza soprattutto in riferimento al capoluogo, dove il *Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)* approvato nel 2006 riporta in toto le previsioni degli strumenti sovra locali (PDU e PLH), redatti in concomitanza. Tale coerenza deriva dalla natura stessa del PADD, strumento atto a definire, nell'ambito del *Plan Local d'Urbanisme*, gli orientamenti generali di sviluppo territoriale e urbanistico per il territorio comunale, da cui deriveranno le indicazioni per la definizione degli usi e delle destinazioni fondiari. In questo senso, il PADD rappresenta il documento strutturale nel quale mettere a sistema i progetti già esistenti sul territorio. Si tratta di un *modus operandi* molto diverso rispetto ad altre scuole di pianificazione europee, come quella italiana o spagnola, basate sulla costruzione di un importante apparato analitico capace di definire una diagnosi dei principali problemi che affliggono il territorio, da cui dedurre le linee strategiche dello sviluppo. Al contrario, gli orientamenti del PADD sono definiti in modo deduttivo, attraverso la definizione di un regesto delle progettualità in essere che implica la concertazione con gli altri enti che hanno voce in capitolo, a vario titolo, nell'ambito del governo del territorio.

Se la concertazione e la condivisione di intenti nella CAPA sono sicuramente agevolati dal fatto che il capoluogo giochi un ruolo forte nell'ambito dell'agglomerazione, dovendo confrontarsi con comuni di dimensioni molto piccole (tra 300 e 3.000 abitanti, a fronte dei 65.000 abitanti di Ajaccio), più indefinito risulta invece il rapporto tra città e autorità portuale (Camera di commercio). Gli interventi che insistono nel centro non possono prescindere da un confronto diretto con il porto commerciale: questo necessita di spazi

per ampliare le proprie funzionalità e, allo stesso tempo, è oggetto di una serie di progetti che hanno importanti riflessi sull'accessibilità al centro e sulla distribuzione territoriale di parcheggi e servizi (potenziamento dei moli del porto commerciale, spostamento della Sealine a Ricanto e del porto merci a Saint Joseph). Il PADD del 2006 anticipa le previsioni dello *Schéma Directeur du port de commerce d'Ajaccio* approvato nel 2010, ma risulta irrisolto l'impatto di tali interventi sul sistema-città.

In particolare, se lo spostamento delle funzioni "scomode" giova al sistema città, in quanto permette di ampliare il porto di Ornano e di integrare le diverse parti del porto attraverso un importante progetto di riqualificazione urbana del nodo della stazione (progetto Gare-Amirauté), connesso al porto turistico di Ornano, ai quartieri esterni e all'aeroporto attraverso un sistema di trasporto pubblico su corsia riservata, tre questioni risultano ancora insolute o rappresentano potenziali minacce per l'equilibrio territoriale.

Nella marina, il problema della stagionalità del turismo e della presenza di ingenti flussi turistici in determinate parti dell'anno e della giornata, che attivano dinamiche mordi e fuggi, potrebbe essere ampliato dai previsti interventi di ampliamento delle banchine per le navi da crociera.

Quanto alla cittadella, la riappropriazione del sito da parte della città implica una importante riflessione sulle funzioni future: si parla di polo culturale e universitario, anche se il polo universitario della Corsica, ad oggi poco sviluppato, ha sede a Corte. Certo è che la ridefinizione funzionale della cittadella dovrà far capo a un progetto urbano generale, che consideri la città nel suo complesso e il suo rapporto con il porto.

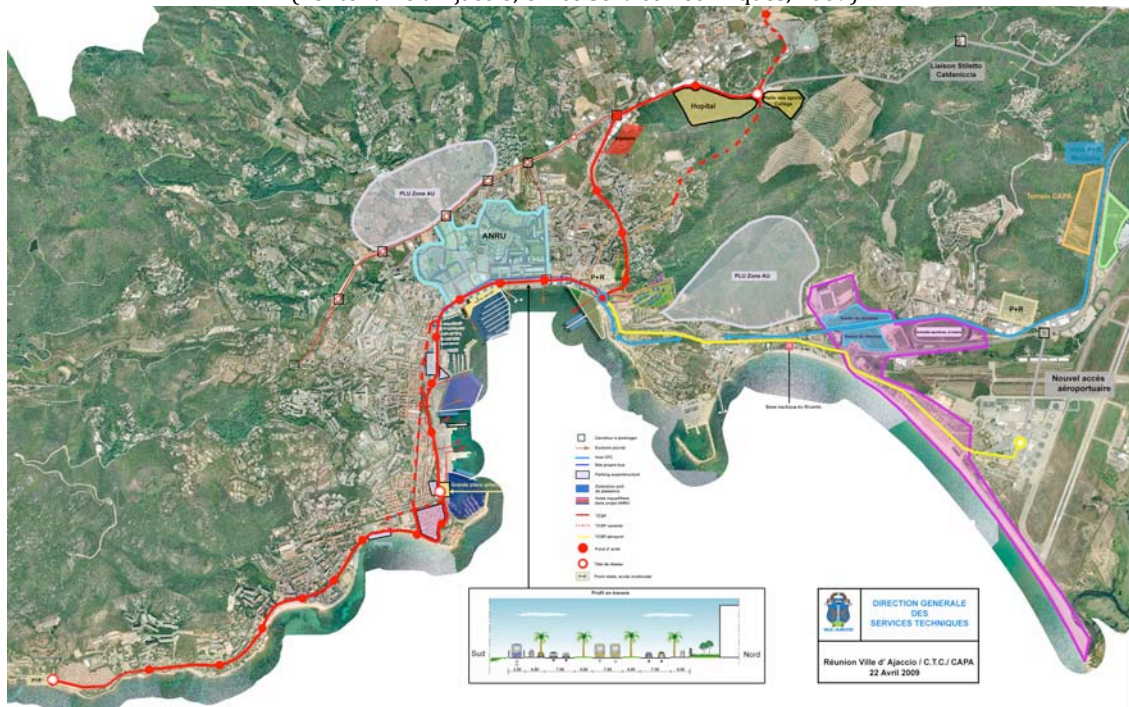
Infine, la principale minaccia all'equilibrio territoriale sembra derivare dallo spostamento del porto merci a Saint Joseph. La delocalizzazione dei porti merci rispetto al porto commerciale è un'opzione molto diffusa nelle attuali politiche di gestione delle aree portuali, e trova riscontro in altri casi nazionali e internazionali perché allontana dalla città i problemi connessi alla presenza dell'area portuale e i flussi di mezzi pesanti.

In questo caso, però, lo spostamento di funzioni verso est, prefigurato dallo *Schéma Directeur du port de commerce d'Ajaccio* attraverso la rilocalizzazione di parti importanti del porto commerciale (gasometro e settore merci) a Saint Joseph-Ricanto, si somma alle nuove espansioni previste dal PADD, che localizza un'ingente zona di nuova urbanizzazione nell'area militare esistente, serviti dal TCSP, che rappresenta al tempo stesso l'elemento di separazione tra i due comportamenti (residenziale e portuale) e di connessione con il centro della città. I due strumenti sembrano dunque farsi portatori di progetti distinti nella parte Est del capoluogo, la cui compresenza determina ulteriori squilibri territoriali rispetto a quelli che il piano territoriale si propone di risolvere.

Le direzioni di sviluppo espresse da entrambi gli strumenti derivano anche e necessariamente dalla conformazione orografica della città che, essendo compressa tra i monti e il mare, non offre molte potenzialità di sviluppo. Inoltre, l'ampliamento della città e del porto verso est, tra Saint-Joseph e l'area dell'aeroporto, sembra obbligato anche dalla presenza di aree protette e di interesse paesaggistico a ovest della città.

Tuttavia, manca una reale integrazione tra i due progetti urbani, che permetta di prendere in considerazione gli effetti territoriali di entrambi. Se lo *Schéma Directeur du port de commerce* è uno strumento settoriale e ristretto all'area sotto la giurisdizione della Camera di Commercio, in questa contingenza il PADD rappresenta un'occasione mancata di valutare congiuntamente le progettualità espresse dalla città e dall'autorità portuale.

Fig. 9. Sintesi degli interventi in previsione nel sistema città-porto di Ajaccio
(Fonte: Ville d'Ajaccio, Office Service Techniques, 2009)



Il PADD riporta infatti distintamente i due progetti e si occupa principalmente dell'integrazione delle diverse modalità di trasporto pubblico previste (bus, TCSP, navette marittime), ma non prende in considerazione le possibili congestioni sugli assi stradali di accesso alla città e all'aeroporto. Da un lato, un aumento della circolazione dei mezzi pesanti nella futura area cargo del porto di Saint Joseph comporta necessariamente un aumento del traffico verso il nucleo; dall'altro lato, anche la presenza di nuove zone residenziali e di servizi connessi (terziario direzionale e commerciale, servizi pubblici) nell'area della marina può comportare un aumento dei flussi da e per il centro, causando future congestioni in questa zona.

Un possibile approfondimento di queste tematiche può essere sviluppato in due direzioni: da un lato, nella definizione del PLU del comune di Ajaccio, strumento operativo del PADD che, dovendo conformare gli usi dei suoli ed essendo in fase di redazione, potrà prendere in considerazione i progetti esplicitati nello *Schéma Directeur du port de commerce* approvato nel 2010. Dall'altro lato, l'importante spostamento di parte dell'insediamento e delle funzioni portuali a est della città dovrebbe rientrare tra le tematiche del redigendo *Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)* della CAPA, proprio perché la portata del progetto è tale da cambiare gli equilibri dell'intero sistema territoriale a Est del capoluogo.

Riferimenti Bibliografici

Monografie e articoli

AdCF - Assemblée des Communautés de France (2008), *2001-2008. Bilan de mandat du développement de l'intercommunalité*, www.adcf.org/files/AdCF_BilanINTERCO2001-2008.pdf (ultimo accesso 27/08/2009)

Cours des Comptes (2005), *L'intercommunalité en France - Rapport au Président de la République*, Sénat, Paris

Cours des Comptes (2008), *Bilan d'étape de l'intercommunalité en France*, Sénat, Paris

Del grande A. (2007), Ajaccio. Una città tra isola e continente, in De Blasio C., acd. (2007), *Luoghi dello scambio...*, cit., pp. 443-463

Fallanca De Blasio C., acd. (2007), *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo. Storie, culture, progetti* (vol. II), Iiriti, Reggio Calabria

Documenti di pianificazione e programmazione

Collectivité Territoriale de Corse – CTC (1993), *Plan de développement de la Corse*

Collectivité Territoriale de Corse – CTC (2010), *Développement du port de commerce d'Ajaccio*

Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien – CAPA (2006a), *Livre Blanc de l'Habitat*

Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien – CAPA (2006b), *Plan local de l'habitat (PLH)*

Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien – CAPA (2005), *Plan de déplacements urbains (PDU)*

Ville d'Ajaccio (2006), *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*

Ville d'Ajaccio (2007a), *Contrat Urbain de Cohésion Sociale*

Ville d'Ajaccio (2007b), *Etude pour l'extension et la réhabilitation du port Charles Ornano, Phase 3 – Schéma d'aménagement du site*, Rapport, Juin 2007

Ville d'Ajaccio (2008), *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain (O.P.A.H.-R.U.) Cannes – Salines*, Convention

Ville d'Ajaccio (2006), *Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain (O.P.A.H.-R.U.) Renouvellement Urbain*, études pré-opérationnelles

Ville d'Ajaccio (2007a), *ZPPAUP D'AJACCIO. RÈGLEMENT Établi pour servir à la ZPPAUP approuvée en date du 3 mars 2003 et à son extension réalisée en octobre 2007*

Ville d'Ajaccio (2009), *Aménagement Secteur Amirauté*, Document de Travail pour la Réunion CTC/CCIACS/CAPA/VILLE du 11 juin 2009