MARITTIMO - IT FR - MARITIME
TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

Allegato 4

TERMES DE REFERENCE

POUR LE PROJET STRATEGIQUE

RESEAU DES VILLES PORTUAIRES
ET
DES SERVICES URBAINS INTEGRES

rev2_0_030810_FR

SOMMAIRE

A) DESCRIPTION ET JUSTIFICATION 3
A.1 Ce qui est prévu par le tableau logique du PO et les logiques d'analyse et objectifs du PO repris par le Projet Stratégique 3
A.2 Ce que prévoit l'analyse du contexte à propos du thème prioritaire du Projet Stratégique 6
A.3 Besoins et problèmes pour lesquels le Projet Stratégique offre des solutions 8
a. Points de force valorisés par le Projet Stratégique: 8
b. Points faibles sur lesquels le Projet Stratégique intervient: 8
c. Besoins sur lesquels intervient le Projet Stratégique: 9
B) OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS 10
B.1 Objectif général 10
B.2 Objectifs spécifiques 10
B.3 Résultats attendus 11
B.5 Activités prévues 12
C) CARACTERISTIQUES DE DURABILITE DU PROJET 13
D) PARTENARIAT 13
D.1 Le Comité de Pilotage 13
D.2 Le Partenariat de Projet Élargi 13
D.3 Partenaires potentiels de projet 14
D.4 Partenariat Territorial Pertinent 14

A) DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

A.1 Ce qui est prévu par le tableau logique du PO et les logiques d'analyse et objectifs du PO repris par le Projet Stratégique

Le thème de la cohésion institutionnelle et territoriale de la zone transfrontalière est l'un des thèmes clé de la stratégie du Programme Opérationnel, aussi bien dans son objectif général "Améliorer et qualifier la coopération entre les zones transfrontalières en termes d'accessibilité, d'innovation, de valorisation des ressources naturelles et culturelles et d'intégration des ressources et des services afin d'accroitre la compétitivité, au niveau du bassin méditerranéen, de l'Europe du sud et au niveau mondial et assurer la cohésion des territoires et favoriser à terme l'emploi et le développement durale", que dans les thèmes clé qui sont à la base de la définition de la stratégie de coopération : l'espace transfrontalier maritime, les réseaux matériels et immatériels, la compétitivité intégrée dans le contexte méditerranée et mondial, le patrimoine culturel et naturel, l'échange et l'intégration de fonctions rares et/ou d'excellence.
Même si les institutions de la zone de coopération présentent des caractéristiques différentes (dimension, numéro d'habitants, densité, population) elles ont quand même un point en commun: la centralité de la mer, qui représente un lien entre les territoires de la zone de coopération. L'accessibilité aux ports est la grande faiblesse de ces territoires, il faut donc développer la coopération entre les institutions donc et en particulier entre les villes portuaires et côtières.
L'analyse AFOM (avantages, faiblesses, opportunités, risques) a été élaborée selon sept paramètres d'analyse : la Coopération, la Population, l'Economie, la Recherche et l'Innovation, la Formation et le Marché du travail, l'Accessibilité, l'Environnement et la Culture.

Avantages - Inclination élevée à la coopération - Bonne qualité de vie - Système portuaire à l'activité commerciale diversifiée - attraction élevée du tourisme côtier et équipement considérable d'accueil - Concentration de ressources et compétences dans quelques filières de production, scientifiques et technologiques - "Avantage compétitif" dans certains secteurs de recherche - Présence d'université, de centres de recherche, de pôles technologiques de relief international - Amélioration du niveau de formation des jeunes - Porte d'accès aux territoires derrière - Remarquable patrimoine culturel, naturel et le paysage de la côte	Faiblesses - manque d'homogénéité dans les démarches bureaucratiques - Vieillissement de la population - Petite et moyenne dimension de la plupart des entreprises (PME) - Offre touristique non intégrée - Tourisme principalement lié à la composante balnéaire - Connexion et inclination à la connexion entre le "système de recherche " et les entreprises - Basse capacité de localisation des besoins d'innovation du système des PME - Niveaux bas de l'emploi et chômage élevé (Corse et Sardaigne) - Superposition des flux de mobilité reliés aux ports avec les flux de mobilité locale et leurs relatives insuffisances

- Villes portuaires comme laboratoires pour l'innovation et le développement durables	- Faible accessibilité aux structures portuaires (carences du réseau routier, manque de parkings, impossibilité de stationnement pour les passagers dans l'attente d'embarquer ou de débarquer) - Séparation non seulement culturelle et psychologique, mais aussi physique parmi les ports et les villes - Faible organisation des structures portuaires à l'intérieure de la ville - Réseau de ports secs insuffisants - Peu de profondeur moyenne des fonds - Développement insuffisant des services liés au tourisme nautique - Manque de programmes d'intégration entre développement économique et sauvegarde / valorisation environnementale - Manque d'homogénéité du système de monitorage et prélèvement des données environnementales sur les plages et dans les eaux
Opportunités -- Présence d'une population immigrée jeune - Marché en expansion dans le moyen long terme (Leadership 2015) - Qualification de l'offre réceptive avec une attention particulière à la durabilité environnementale - Fort lien entre le tourisme nautique et balnéaire - Secteur des croisières en expansion - Disponibilité de ressources à investir dans R&D - Potentialité de nouveaux débouchés pour l'emploi offerts par l'activation de politiques de développement des secteurs liés aux économies de la mer - Centralité de la mer dans les politiques européennes - Mer comme principal instrument alternatif aux déplacements terrestres des marchandises comme des passagers - développement de la logistique et de l'intermodalité dans le transport des passagers et des marchandises Secteur maritime et portuaire comme possible horizon professionnel pour les jeunes	Risques - Perte d'attraction du territoire pour les jeunes générations - Forte exposition à la concurrence d'autres ports commerciaux importants de la haute Méditerranée - Faible efficacité de la dépense dans R&D - Plus grande compétitivité des autres territoires - Chômage intellectuel des jeunes - Possibilité de rester exclus des grands couloirs de communication transeuropéenne (Autoroute de la mer) - Effets négatifs de l'application de la Directive 2005/65/CE, du règlement du Parlement Européen et du Conseil du 31 mars 2004 (CE) n. 75/2004 et du Code ISPS adopté par l'Organisation Maritime Internationale le 12 décembre 2002. - Dangers environnementaux liés aux services inadaptés des ports commerciaux et touristiques - Risques majeurs de pollution à cause de l'augmentation des trafics - Faible rapport entre le système portuaire et le système économique territorial («démaritimisation»)

Dans cet esprit, le PO a identifié une ligne spécifique d'intervention visant à soutenir la cohésion institutionnelle et la naissance de réseaux institutionnels et de fonctions rares qui, de fait, a pour objectif de rendre plus accessibles les fonctions publiques et les services, en augmentant la compétitivité et l'accueil de toute la zone de coopération, notamment celle portant sur les villes portuaires.

De plus, dans chaque priorité se dégage l'importance d'investir sur la cohésion institutionnelle et sur la naissance de réseaux institutionnels, thématiques ou généraux, permettant de gérer thèmes et problèmes communs avec des outils communs.
L'investissement en réseaux institutionnels, à caractère thématique ou général, représente donc le thème central et horizontal des Projets Stratégiques et permet en même temps de relier, comme dans le cas des systèmes urbains, le PO aussi bien avec la stratégie communautaire sur le développement urbain et la cohésion, qu'avec les priorités nationales pour l'Objectif 3 italiennes et françaises qui, contextuellement et non conjointement, identifient comme prioritaire la création de réseaux institutionnels et urbains dans les zones transfrontalières.

Il s'agit de définir de façon prioritaire le domaine d'intervention urbaine et métropolitaine comme lieu de concentration de fonctions de service de valeur, nœud de relations et laboratoire de l'économie de la connaissance. Il est rappelé que la Communication de la Commission "La politique de cohésion et les villes: la contribution des villes et des agglomérations urbaines pour la croissance et l'occupation à l'intérieur des régions" propose quelques lignes d'action focalisées sur les caractéristiques spécifiques et priorités du développement urbain, dimension qui assume toujours une importance croissante dans le contexte des politiques de développement de l'UE. Les villes portuaires et les côtes représentent un carrefour stratégique de flux de personnes, marchandises et information en particulier, important pour la compétitivité du système côtier et territorial entier. Elles représentent, en effet, un grand potentiel lieu d'attraction de nouvelles entreprises, soit pour la gamme et la qualité des services offerts, mais lieu d'attraction de populations migrantes aussi et donc elles sont la meilleure représentation des changements démographiques en cours.

Pour conclure, le PO, cohérent avec les stratégies communautaires (document Villes et politiques de cohésion) et nationales (Cadre Stratégique National et orientations nationales relatives à l'Objectif 3 et à la coopération transfrontalière), identifie dans l'investissement dans des réseaux institutionnels entre les deux rives, l'un des investissements clé pour la cohésion et comme préalable pour une action transfrontalière ordinaire commune, en mettant au centre de cette action :

1. Les réseaux thématiques, pour leur impact sur la capacité de gestion de thèmes et problèmes communs.

2. Les réseaux urbains, notamment des villes portuaire et côtières, comme forme de base pour garantir l'accès aux fonctions rares et décisives pour la qualité de vie, la compétitivité et la cohésion de la zone transfrontalière.

Le Projet Stratégique s'encadre dans les contenus et les objectifs de l'Axe 1"Accessibilités et réseaux de communication" et 4 « Intégration des ressources et des

services" résultant cohérent avec les priorités transversales "Environnement et développement soutenable, "Egalité de chance" et "Occupation."

Projets en cours de mis en œuvre

Dans le cadre du PO Maritime il est à signaler les projets en cours de mis en œuvre: UCAT - Unione Città Alto Tirreno finalisé a l'amélioration de l'accès et de l'intégration aux services urbains par la mise en place d'un réseau institutionnel transfrontalier stable entre les municipalités de la zone pour promouvoir des politiques conjointes, ARCIPELAGO MEDITERRANEO pour l'identification des ports des iles comme ports d'accès aux iles - VENTO E PORTI - La previsione del vento per la gestione e la sicurezza delle aree portuali.

A.2 Ce que prévoit l'analyse du contexte à propos du thème prioritaire du Projet Stratégique

Le Projet Stratégique s'insère dans un contexte territorial qui se caractérise par une infrastructure institutionnelle qui, en termes transfrontaliers, présente cependant un déficit de liaisons stables et de gestions communes.

Comme il ressort clairement de la lecture de la carte thématique tirée d'ESPON, le phénomène urbain caractérise la zone de coopération bien que ce soit avec une intensité moindre que la moyenne communautaire.

Plus précisément:

1. Une zone seulement a la vocation métropolitaine (Gênes) tant pour les fonctions qui y sont localisées chez elle seulement, pour le lien systémique avec d'autres villes voisines, que pour sa position par rapport aux directrices de développement communautaires.

2. Quatre villes ont une importance nationale/transnationale (Livourne-Pise, La Spezia, Cagliari, Ajaccio) tant pour les fonctions rares et directionnelles qu'elles abritent, que pour le rôle historique qu'elles ont joué dans leurs contextes régionaux, et les infrastructures portuaires et aéroportuaires qu'elles gèrent.

3. Un nombre variable entre 15 et 20 agglomérations sont présentes en outre sur le territoire transfrontalier, caractérisées par la présence limitée de fonctions rares mais aussi par la présence de certaines ressources que l'on a l'habitude de rattacher au rôle de ville (fonctions directionnelles de niveau inférieur, infrastructures et nœuds mineurs d'infrastructures, liaison fonctionnelle avec des zones urbaines de plus grande dimension, dynamisme économique etc..).

Les fonctions rares présentes dans la zone de coopération sont, généralement, de niveau régional et, dans certains cas, interrégional, national ou transnational.
Dans la zone de coopération il se trouve, parmi les autres fonctions rares :

1. Quelques centres directionnels et de gouvernance d'importance régionale (Cagliari, Gênes, Ajaccio etc..).

2. Quelques infrastructures de niveau ultra-national (ports et aéroports) bien que faiblement rattachées aux infrastructures de niveau inférieur (par exemple Gênes, Pise, Savone etc...).

3. Un système potentiel de ports touristiques (Gênes, Savone, Cagliari) de niveau ultra-national, même si actuellement non pleinement intégré à l'intérieur et avec les potentialités des territoires dans lesquels il est inclus.

4. Cinq universités et différents sièges universitaires décentrés, tous de niveau régional, si l'on exclut quelques écoles supérieures de spécialisation et des centres de recherche qui sont de niveau national (Pise, Gênes, Corte, Sassari, Cagliari).

5. Quelques sièges d'hôpitaux et centres sanitaires de niveau national (Gênes, Pise), même si la plupart des structures sont au service exclusif du territoire de référence.

6. De nombreuses institutions culturelles de niveau régional ou guère plus que régional. Une seule attraction touristique/culturelle est de niveau international de façon stable (la zone de la Place des Miracles à Pise) alors que nombre d'institutions et d'attractions sont de haut niveau mais d'impact largement inférieur (par ex. le patrimoine diffus de Sardaigne, Corse, Toscane).

En conclusion:

1. Présence diffuse de réseaux institutionnels régionaux mais faible présence de réseaux institutionnels transfrontaliers.

2. Liens maritimes qui constituent des réels "portes d'entrée" des territoires et génèrent des flux d'échanges importants entre les différents territoires.

3. Présence diffuse de ville set agglomérations côtières ou portuaires, à forte tradition maritime et vocation à l'investissement sur cette ressource locale.

4. Présence diffuse de fonctions rares habituellement de niveau régional ou national, avec très peu de cas de fonctions rares de niveau ultra-national.

5. Fort potentiel de l'intégration institutionnelle en fonction du nombre et du potentiel d'accès à des ressources rares et opportunités qui sont diffuses sur le territoire de coopération.

A.3 Besoins et problèmes pour lesquels le Projet Stratégique offre des solutions

a. Points de force valorisés par le Projet Stratégique:

1. présence diffuse du phénomène urbain et forte demande de services et d'opportunités typiquement urbains en termes de qualité de vie, formation, entreprise,

2. haute qualité de vie des zones urbaines,

3. fort potentiel d'intégration entre la qualité de vie et les fonctions rares que les zones urbaines accueillent ou peuvent accueillir (formation, culture, système de santé etc..),

4. présence de pôles universitaires et culturels prestigieux,

5. potentiel d'intégration avec les couloirs TEN (pôle intermodal de Gênes – directrice 24/Pise/Livourne-couloir 1) favorisée par la cohésion interne de la zone.

6. Vocation touristique forte, surtout du tourisme estivale balnéaire, des villes de l'espace de coopération transfrontalière

7. Trafic fort de marchandises

8. Rôle des villes portuaires comme laboratoires d'innovation et durabilité

9. Faible rapport entre le système portuaire et le système économique territorial («démaritimisation»)

b. Points faibles sur lesquels le Projet Stratégique intervient:

1. faible cohésion institutionnelle et administrative au niveau transfrontalier (unique initiative d'importance, le protocole signé entre les provinces de la zone en 2007),

2. difficulté à gérer des problèmes communs, surtout ceux liés à la dimension maritime et écologique de la zone (par ex. manque d'un système de veille maritime commun),

3. difficulté à intégrer et rendre accessibles des fonctions rares urbaines (par ex. services socio-sanitaires, formation de haut niveau etc..),

4. double emploi de fonctions et de centres de gouvernance sur des thèmes semblables ou sur les mêmes ressources,

5. Engorgement du trafic autour de le la zone portuaire qui a une influence sur la qualité de la vie des habitants,

6. Manque d'espaces de stationnements engendre un stationnement « sauvage » en proximité du centre-ville et une circulation difficile. De plus, l'intense trafic (véhicules et poids lourds) rend la sécurité insuffisante pour les passagers et les piétons qui circulent en proximité de l'aire portuaire,

7. Capacité attractive insuffisante pour les investissements et le capital humain ("intelligences").

c. Besoins sur lesquels intervient le Projet Stratégique:

1. faible liaison et cohésion institutionnelle dans la zone transfrontalière qui engendre de nombreuses difficultés en termes de valorisation du potentiel de compétitivité de la zone de coopération,
2. manque de connaissance diffuse, au niveau des citoyens et des entreprises, des opportunité qu'offre la zone de coopération, de ses ressources et des fonctions qu'elle possède,
3. manque d'accès facile pour les citoyens et les entreprises aux services publics et aux opportunités présentes dans le système urbain transfrontalier,
4. difficulté de mise en commun de ressources et infrastructures,
5. difficulté de programmation des services faute d'un échange stable et solide d'informations, coordination et partage des visions.
6. stratégie commune de valorisation de l'interaction ville-port afin de promouvoir un développement durable des territoires liant compétitivité économique et qualité de la vie
7. intégration insuffisante entre les fonctions urbaines et portuaires
8. Valorisation du secteur maritime portuaire comme horizon professionnel
9. Faible rapport entre le système portuaire et le système économique territorial («démaritimisation»)

B) OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS

B.1 Objectif général

Promouvoir l'équilibre entre la dimension économique, sociale et environnementale des systèmes urbaines et métropolitains et côtiers de la haute Tyrrhénien, en accompagnant le recouvrement et la requalification du milieu physique, social et en favorisant la tutelle, la valorisation et la promotion des ressources naturelles, économiques et culturelles afin d'en favoriser le développement soutenable, l'attractivité et la compétitivité.

Il s'agit d'assurer un développement futur plus équilibré, intégré et soutenable de la zone de coopération en toutes les dimensions (économique, sociale et environnementale), à travers l'échange de pratiques, mais aussi la réalisation d'infrastructures (systèmes de réduction pollution des eaux, systèmes traitement des boues, parcours piétons et cyclables d'accessibilité aux voies navigables, réalisation d'infrastructures matérielles pour la communication, systèmes informatifs finalisés à l'optimisation de la distribution des marchandises en domaine insulaire, structures d'éducation pour le renforcement port-ville, etc.).

B.2 Objectifs spécifiques

- Réseau institutionnel stable entre les villes portuaires et côtières pour le développement d'initiatives, d'opportunités et de ressources communes.

- Développement équilibré de l'interface Ville / Ports (faciliter la circulation entre la Ville et les Ports, requalification des espaces, infrastructures) en outre de la valorisation de ressources naturelles et culturelles des territoires, régénération et développement des centres urbains,

- Création d'un réseau de villes portuaires avec la constitution dans chaque ville d'un groupe local regroupant les autorité de gestion des ports, les communes et les usagers (compagnies maritimes) ,

- Intégration entre zones portuaires et territoires de référence (urbains et extra urbains)

- Promotion d'une culture maritime portuaire

- Réseaux de coopération institutionnelle, parcours formatifs et actions visées aux destinataires spécifiques comme les étudiants des différentes d'âge, actions de diffusion des professions liées au port, événements de caractère scientifique et

ludique à la fois dédiés à la promotion du port et de la culture portuaire, laboratoires, systèmes de information sur le système maritime portuaire par le biais de technologies innovantes en temps réel, etc.),

- Accès et utilisation des ressources rares pour la qualité de la vie (santé, services sociaux, qualité de l'environnement etc..) présents dans le réseau des villes portuaires et côtières, en comprenant aussi les investissements publics et privés (capacité d'accueil hôtelier, service d'accueil, amélioration de l'accessibilité ville-port pour les porteurs d'handicap, etc..) en cherchant à éviter le double emploi et à coopérer.,

- Accompagner les politique de réorganisation de la zone urbaine (notamment l'espace public) fortement sollicité par la concurrence entre fonctions et spécialisations (portuaires, productives, d'habitation, sociales, etc.),

- Améliorer l'attractivité des systèmes urbains également par le biais d'opérations de marketing territoriale,

- Accès aux ressources de formation, formation de haut niveau, universitaire et de recherche (conventions, parcours d'études concordés etc..), en créant les conditions pour la circulation des étudiants et les chercheurs et la réalisation de parcours d'assistance, tutorat, intégrés entre les deux rives au sein du réseau institutionnel.

B.3 Résultats attendus

- Développement d'une stratégie commune de valorisation de l'interaction ville-port afin de promouvoir un développement soutenable des territoires reliant compétitivité économique et qualité de la vie,

- Mise en place d'un réseau stable entre les villes portuaires et côtières, doté d'un programme institutionnel visant à réaliser des projets qui favorisent l'accès aux fonctions rares et aux services publics,

- Augmentation de la qualité de vie des citoyens de la zone transfrontalière par le biais de l'accès facilité aux fonctions et aux services suivants:

    - services de santé publics et privés,
    - services sociaux (accueil seniors, services pour l'enfance, services aux classes défavorisées, inclusion sociale, services et assistance aux personnes handicapées),
    - services pour la qualité environnementale (air, eau, déchets)
    - services pour une meilleur occupation "

  - services culturels visés soit à l'augmentation de la demande interne culturelle, soit à l'amélioration de la capacité attractive globale

- Création de voies piétonnes qui réunissent les zones urbaines et la périphérie du port,

- Renforcement du lien ville-port, en tenant compte de la loi européenne en matière de sûreté des ports,

- Renforcement des relations économiques entre les régions,

- Intégration entre institutions et entre niveaux institutionnels différents, afin d'améliorer l'efficacité des politique urbaines

- Augmentation des opportunités de formation et d'étude pour les étudiants et les chercheurs de la zone de coopération, par le biais également de l'activité de réseaux entre universités et/ou centres de recherche.

B.4 Modèle d'intervention

Afin de permettre une meilleure gestion des fluxes de transit des personnes et des marchandises le modèle d'intervention plus approprié est l'Opération Cadre, qui pourra être mis en œuvre par le biais de:

A) Sous-projets, consistant d'une série complexe d'actions innovantes en matière de coopération transfrontalière relatives à une gamme restreinte de thèmes.
B) Actions de système, consistant en des activités destinées à la cohésion institutionnelle de la zone transfrontalière comme par exemple: la communication, l'échange et l'application de bonnes pratiques, la divulgation, la sensibilisation et la capitalisation.
C) Actions pilote, consistant en des actions ponctuelles et spécifiques à caractère exemplaire et expérimental ou de capitalisation.

B.5 Activités prévues

Les projets devront être déclinés en Sous-projets et/ou Actions de système et/ou Actions pilote, le nombre desquels sera défini par le partenariat directement sur la base des objectif de projet.
Les Sous Projets /Actions de Système/Actions Pilote devront être cohérents avec ce qui est indiqué au paragraphe B et avec les objectifs spécifiques choisis.
Chaque Sous Projet /Action de Système/Action Pilote devra à son tour être décliné en composantes.

C) CARACTERISTIQUES DE DURABILITE DU PROJET

Le Projet Stratégique doit prouver qu'il représente des situations et des systèmes de relation qui ont une possibilité concrète du durer dans le temps, au-delà de la fin du Projet Stratégique lui-même.
Les objectifs de durabilité mentionnés ci dessus devront être atteints grâce à la poursuite de la collaboration entre les institutions et les sujets impliqués dans la gestion du réseau créé.

D) PARTENARIAT

D.1 Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est chargé de gérer et de mettre en œuvre le Projet par le biais d'actions de coordination et de gestion, suivi et évaluation et de raccord avec les Programmations générales et sectorielles (mainstreaming) des Régions de référence.

Le Chef de file du Projet devra être identifié parmi les membres du partenariat. La fonction de Chef de file est exclusivement réservée aux acteurs publics ou aux autres organismes publics, conformément à l'art. 1 (9) de la Directive CE/2004/18/EC.

D.2 Le Partenariat de Projet Élargi

Le Partenariat de Projet Elargi est composé de partenaires des Sous-projets/Actions de système/Actions pilote et coopère à la mise en œuvre du Projet en forme coordonnée avec le Comité de Pilotage.

Chaque partenariat de Sous-projet/Action de système/Action pilote pourra être composé normalement d'un minimum de 4 partenaires jusqu'à un maximum de 8.

Dans au moins un des Sous-projets et/ou des Actions de système et/ou des Actions pilote le Partenariat devra être représentatif des deux Etats Membres.

Pour chaque Sous projet/Action de système/Action pilote le Partenariat de Projet devra identifier parmi ses membres un Responsable ayant la tache de coordination et de gestion des activités de projet, en liaison avec le Chef de file.

Afin d'assurer une coordination opérationnelle et plus adhérente à ce qui est mis en place au niveau de Sous projet/Action de Système/Action Pilote, il est considéré convenable que les Responsables de Sous projet/Action de système/Action pilote soient également membres du Comité de Pilotage.

D.3 Partenaires potentiels de projet

A titre d'exemple les sujets qui peuvent intervenir dans la réalisation du Projet soit dans le cadre du Comité de Pilotage soit dans le Partenariat de Projet élargi sont énumérés ci -dessous:

- les villes principales de la zone transfrontalière (Savone, Gênes, La Spezia, Massa, Livourne, Pise, Bastia, Ajaccio, Sassari, Cagliari),
- les associations municipales des Régions, suffisamment enracinées et organisées dans toutes les régions de l'espace transfrontalier.

D.4 Partenariat Territorial Pertinent

Il s'agit du partenariat représentatif de tous les sujets du territoire ayant un intérêt direct ou indirect par rapport aux objectifs et aux activités du Projet Stratégique.
Le Partenariat Territorial Pertinent n'est pas directement concerné par la mise en œuvre du Projet, mais il est le destinataire des actions de Communication et d'Animation du Projet Stratégique.