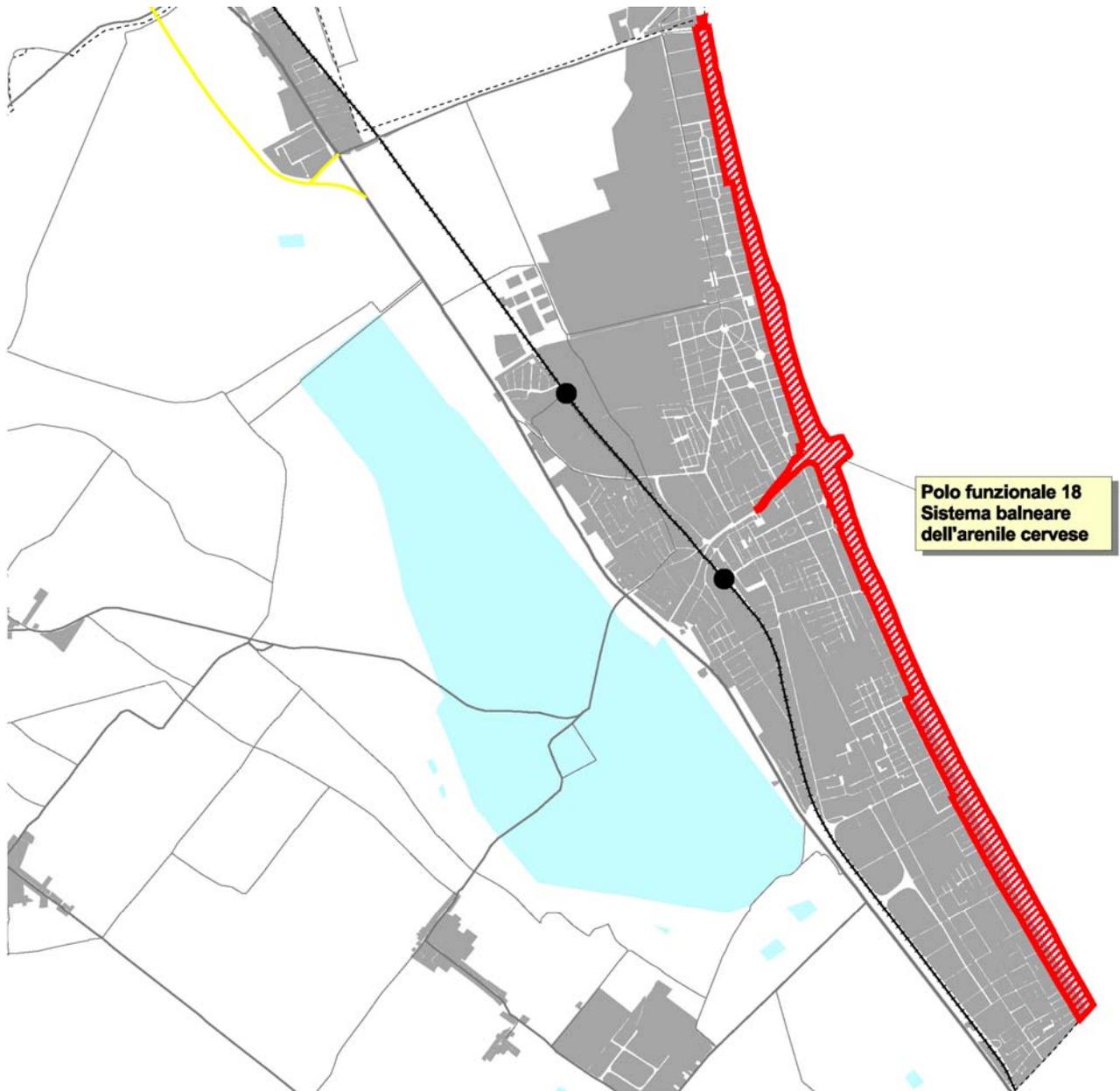


Polo funzionale 18

Sistema balneare dell'arenile cervese

Comune: Cervia

Tav.1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE



LEGENDA

- Area interessata dal Polo funzionale
- Ambito interessato dal Polo funzionale
- Aree/ambiti interessati da altri Poli funzionali
- Aree urbanizzate
- Confini comunali

- Infrastrutture esistenti**
- Autostrade
 - Superstrade
 - Strade statali e provinciali
 - Caselli
 - Ferrovie
 - Stazioni ferroviarie

- Infrastrutture di progetto**
- Strade
 - Caselli
 - Ferrovie

scala 1:50.000
 0 1 2Km

Tav.2 – INQUADRAMENTO URBANO



Scala 1:50.000



Scala 1:10.000

ELENCO UNITÀ DEL POLO FUNZIONALE:

N. Unità	Unità funzionali	Stato attuazione	Località
18a	Spiaggia	Esistente	Cervia
18b	Porto canale	Esistente	Cervia
18c	Porto turistico - Marina	Esistente	Cervia

DESCRIZIONE

Il sistema balneare dell'arenile cervese è stato individuato come polo funzionale per alcune peculiarità che lo caratterizzano. Questo tratto di costa della provincia ravennate si contraddistingue per una elevata e articolata organizzazione funzionale che risponde a notevoli carichi antropici. Il tratto di costa interessato dal Polo funzionale si estende da Milano Marittima Nord fino al confine con il territorio comunale di Cesenatico, limite della Provincia. L'area individuata comprende l'arenile, dove si è storicamente sviluppata l'attività di balneazione, e, laddove presente, la fascia libera retrostante, compresa fra i bagni e le edificazioni lungomare. Oltre alla spiaggia fanno parte del Polo funzionale la darsena di Cervia e il Porto Canale. Si tratta di due "strutture" considerate strettamente legate all'arenile e alle attività turistiche in generale.

INQUADRAMENTO DIMENSIONALE E FUNZIONALE

L'area complessivamente interessata dal Polo del sistema balneare di Cervia è di poco meno di 150 ha, di cui 1.382.551 mq del sistema Spiaggia, 48.276 mq del Porto canale e 52.720 mq del Porto turistico.

Lungo l'arenile si dislocano 304 concessioni demaniali di dimensioni variabili in dipendenza dei fenomeni erosivi. Mediamente i bagni risultano estremamente parcellizzati con ampiezze del fronte mare inferiore ai 30 metri. Recentemente i bagni hanno sviluppato una diversificazione funzionale dell'offerta che ha dapprima visto sorgere bar e punti ristoro, attrezzati anche con verande, e poi attrezzature scoperte per l'attività sportiva e ludico-ricreativa. Una quantificazione, seppure approssimativa, può essere fatta osservando i dati sulle presenze turistiche nel Comune di Cervia, che per il 2002 hanno fatto segnare 3.300.000 presenze/anno, con un'offerta di posti letto di poco inferiore alle 35.000 unità.

La Marina di Cervia è situato sul lato NE della vecchia darsena; è un porto turistico privato riservato alle imbarcazioni da diporto, formato da una darsena nel cui interno si trovano 8 pontili per un totale di 300 posti barca, oltre ad alcuni servizi per il diportismo.

Il porto canale di Cervia è formato dalla parte terminale del canale delle Saline che sbocca in mare protetto da due moli: quello nord lungo 100 m, mentre quello sud è di 160 m circa. Una piccola darsena si apre a circa 300 m dall'imboccatura sulla riva destra, in grado di ospitare 52 imbarcazioni. Il porto canale di Cervia rappresenta anche una delle strutture urbane di maggior rilievo insieme all'insediamento storico e alle saline. Con il suo sviluppo perpendicolare alla linea di costa è il naturale collegamento fra il nucleo storico e l'area maggiormente turistica lungomare.

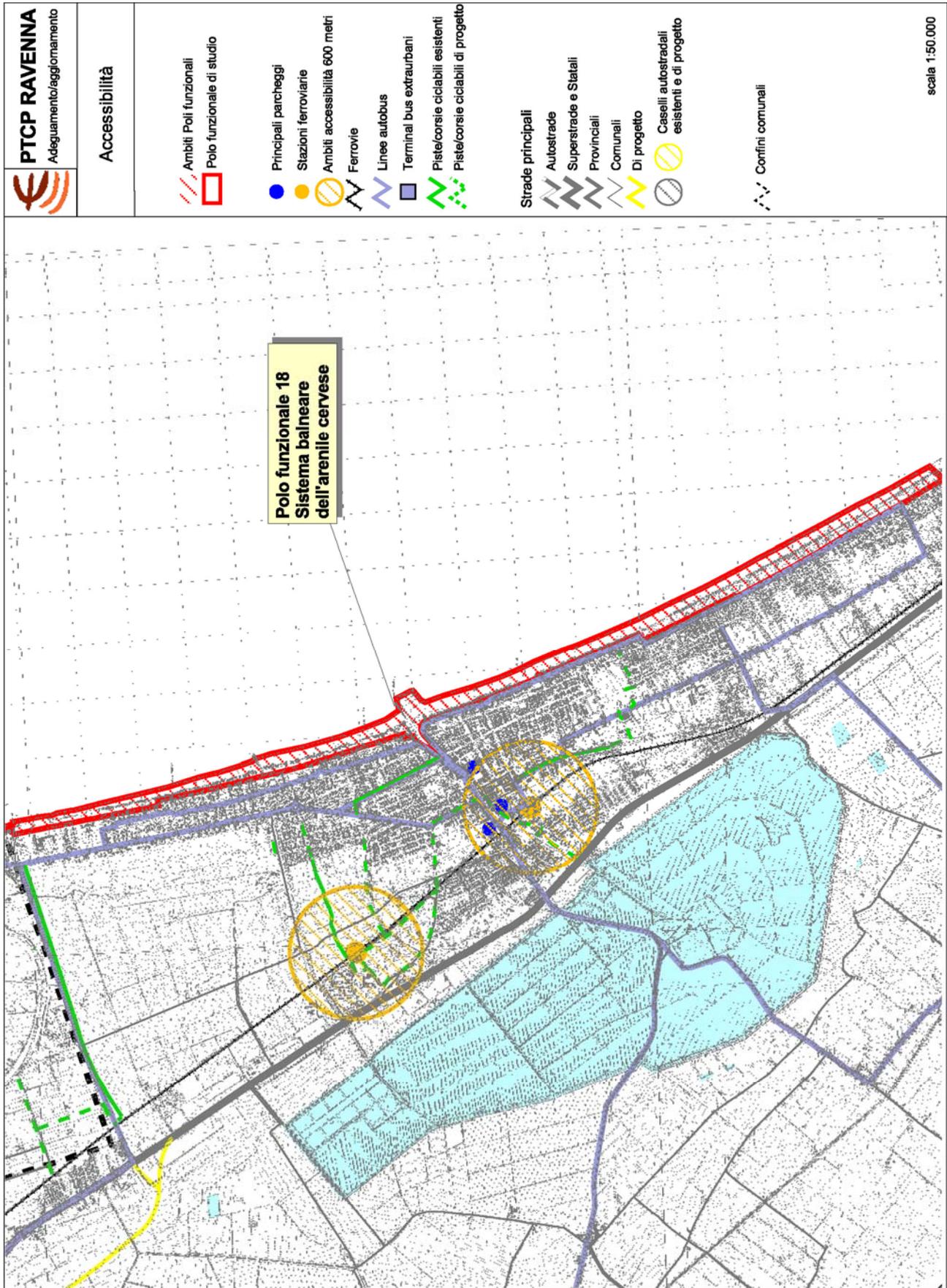
ACCESSIBILITÀ

Viste le caratteristiche di particolare stagionalità del Polo funzionale e i tempi d'uso a cui è soggetto, la determinazione dei livelli di accessibilità deve necessariamente essere riferito a due diverse scale: quella locale dei movimenti interni alla realtà urbana e quella vasta di accessibilità dal territorio e dai bacini di provenienza turistica. Alla scala vasta, l'accessibilità privata è supportata da una viabilità extraurbana imperniata sulla statale adriatica, che presenta nei momenti di carico estivo forti livelli di congestione. La accessibilità pubblica si basa fondamentalmente sulla ferrovia Rimini-Ravenna, in corso di potenziamento, e sulla rete dei bus extraurbani. All'interno dell'area urbana i movimenti invece vengono in buona parte svolti a piedi o in bicicletta, supportati da una rete di percorsi dedicati, che risulta in buona misura adeguata, anche se non sempre con adeguati livelli qualitativi.

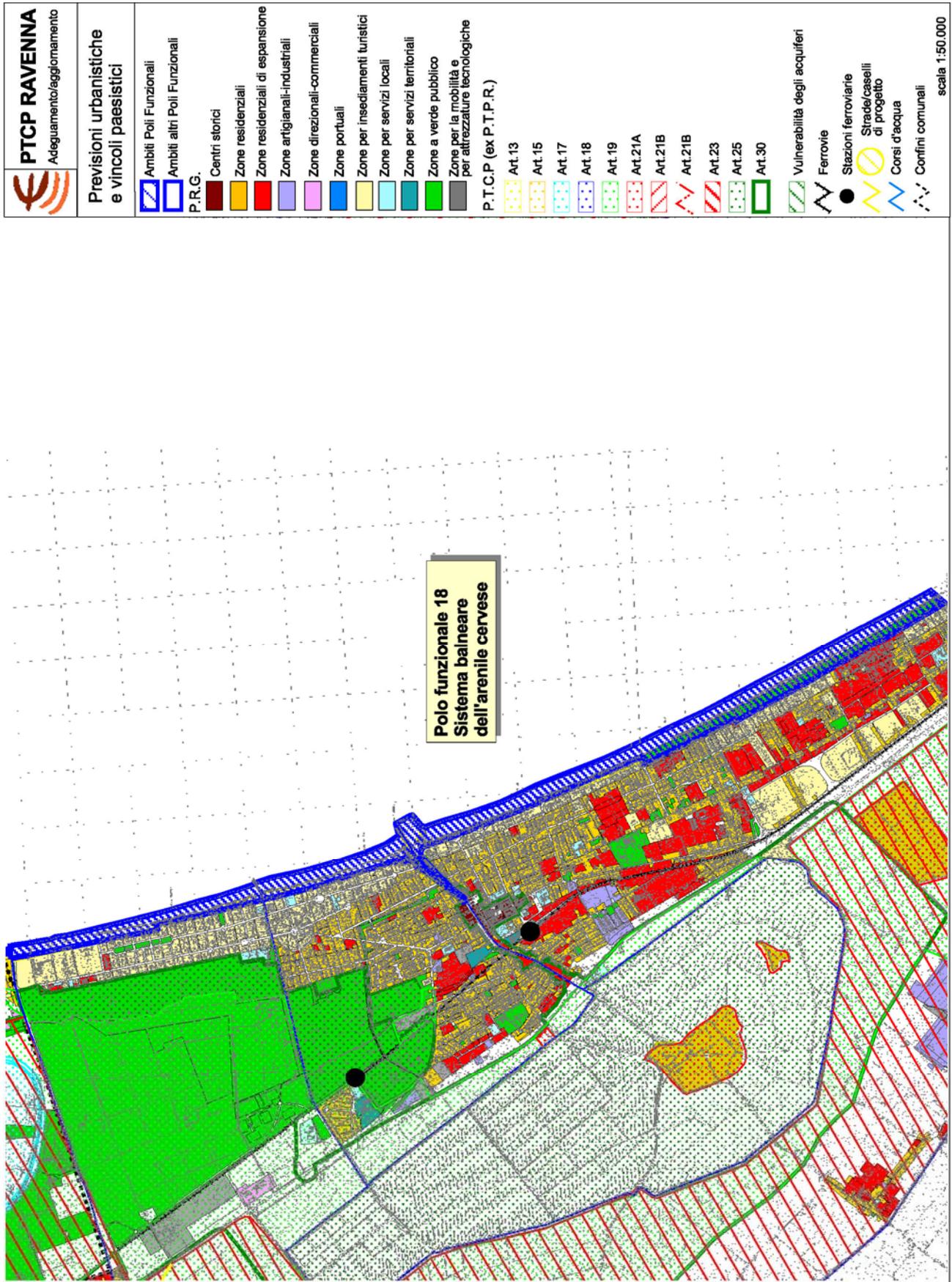
STATO DI FATTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE

Il mosaico 2002 individua l'area del polo funzionale come zona per insediamenti turistici (Darsena) e zona a verde pubblico (fascia verde a ridosso dei bagni).

Tav.3 – ACCESSIBILITÀ



Tav.4 – INQUADRAMENTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE



PROBLEMI E CRITICITÀ

Fra le diverse criticità riscontrabili, sicuramente il fenomeno dell'erosione costiera costituisce la questione principale soprattutto in alcuni tratti, come a Milano Marittima, dove si ha una profonda forte riduzione della profondità dell'arenile. Non meno rilevante è la questione connessa alla necessità di sviluppare nuove forme di turismo più competitive, che necessariamente devono comunque avere un punto di riferimento nel sistema spiaggia. La limitazione maggiore a possibili ammodernamenti e trasformazioni dei bagni potrebbe essere data proprio dalla dimensione ancora ridotta degli stabilimenti balneari. Proprio nella prospettiva di perseguire una maggior qualità ambientale, risultano sempre oggetto di particolare attenzione gli elementi naturali ancora presenti, alcuni dei quali di grande valore, come gli apparati dunosi e il ricco sistema della vegetazione. Infine sarebbero da valorizzare maggiormente i varchi visuali che costituiscono anche uno dei principali elementi della trama dei percorsi pedonali.

PROGRAMMI DI SVILUPPO IN CORSO O APPROVATI

Il principale strumento di riferimento per le trasformazioni dell'ambito della spiaggia è il piano particolareggiato dell'arenile del 1999, che individua alcune linee guida di trasformazione e sviluppo dell'assetto dell'arenile.

ESIGENZE / PROSPETTIVE / INTENZIONI DI ULTERIORI SVILUPPI

Non sono state registrate ulteriori prospettive di sviluppo formalizzate.