

Eine Zukunft für den Hafen? : Projekte zur Umnutzung

Autor(en): **Bobbio, Roberto A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

Heft 9: **Genua = Gênes = Genoa**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57062>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eine Zukunft für den Hafen?

Projekte zur Umnutzung

Das Problem der funktionellen Restrukturierung des alten Hafens bestimmt die Zukunft der Stadt, vor allem des historischen Zentrums, das mit dem Hafen direkt verbunden ist. Die Heterogenität der Projekte (die für 1992 vorgesehene Christoph-Columbus-Feier, die Anpassung an den neuen Fährenverkehr, die Umwandlung in einen Jachthafen oder das Einfügen von Hotelleriebetrieben und ihren Dienstleistungen) sowie mangelnde Koordination verhindern ein gezieltes Fortschreiten des Plans. Es besteht die Gefahr, dass die einmalige Gelegenheit zur Umnutzung des wichtigsten Stadtteils vertan wird.

Projets de réutilisation

Le problème de la restructuration fonctionnelle du vieux port est déterminant pour l'avenir de la ville, avant tout du centre historique qui lui est directement lié. L'hétérogénéité des projets (la fête Christophe-Colomb prévue pour 1992, l'adaptation au trafic actuel des bacs, la transformation en port de plaisance ou l'insertion d'ensembles hôteliers avec leurs services) empêche la planification de progresser vers le but recherché et l'on risque de laisser passer une occasion unique: la réutilisation de la partie la plus importante et la plus sensible de la ville.

Projects for Re-Adaptation

The problem of functional reconstruction of the old port is decisive – for the town's future. This is particularly so where the town's centre is concerned, in direct connection with the port. Projects created for the Columbus Festival planned for 1992 – new ferry service, a new yacht port, integration of hotels and services – are heterogeneous and the lack of co-ordination prevents systematic planning. There is therefore the danger that this unique opportunity to adapt this crucial and sensitive part of the town to modern needs may be missed.

Für eine Stadt wie Genua, die an einem gebirgigen, wenig fruchtbaren Ort liegt und auf dem Landweg schwierig zu erreichen ist, stellt das Meer die einzige natürliche Ressource dar. Aus diesem Grunde ist Genuas Verhältnis zum Meer traditionell von utilitaristischen Überlegungen geprägt, und die Stadtfront am Meer zeigt zum überwiegenden Teil Formen, die eng mit den produktiven Funktionen verknüpft sind.

Die natürliche Bucht des Mandracio ist wie geschaffen für eine Anlegestelle, aus der sich bereits in vorrömischer Zeit ein Handelsplatz und damit verbunden ein Hafen entwickelte, von dem seither die Wohlfahrt der Genueser mehr oder weniger abhängt. In neuester Zeit ist das Meer auch zu einer – freilich sehr kostenintensiven – Raumreserve geworden: nur die Auffüllung enormer Wasserflächen erlaubte es, auch in Genua genügend grosse ebene Areale zu schaffen, um Industrie- und Infrastrukturbetriebe anzusiedeln, ohne die eine moderne Metropole nicht funktionieren und sich entwickeln kann.

Diese Nutzung der Küstengebiete befindet sich heute in der Krise.

Die Ursachen dafür hängen teilweise von lokalen Bedingungen ab; vorwiegend jedoch lassen sie sich auf allgemeinere Umwälzungen im Produktions- und Transportsystem zurückführen.

Die Beckentiefe und die Anlegerräume im ältesten Hafensektor genügen den neuen Vektoren des Warenverkehrs, den Container- und Ro-ro-Schiffen nicht mehr. Der Personenverkehr ist im Zunehmen begriffen und besteht immer mehr aus Leuten, die im Auto unterwegs sind; deswegen müssen die Laderampen direkt mit den Überlandstrassen verbunden werden; den Reisenden ist die ganze Palette von Dienstleistungen anzubieten, die sie an den grossen Strassenverbindungen vorfinden.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, für die Molen und Becken der Altstadt eine angemessenere Nutzung zu finden und neue grosse Molen anzulegen, die freilich das Problem aufwerfen, wie sie sich in die gigantischen Strukturen für den Warentransport und die Meeresverbauungen eingliedern sollen, die das Meer noch weiter von der Stadt entfernen und die tiefen Becken auffüllen, wo sich die Wasserfauna vermehren kann.

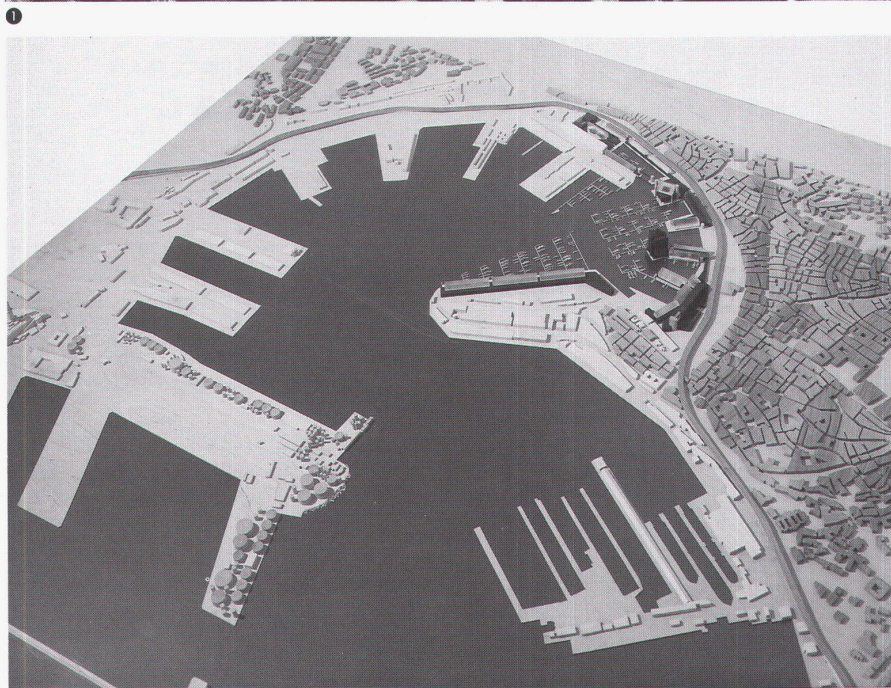
Während sich für einen Teil der Stadt der Meereshorizont schliesst, eröffnet die Krise der Schwerindustrie alternative Zugänge zum Meer. Eisenindustrien und Stahlbauwerkstätten, die einige Kilometer Küstengebiet belegen, haben ihre Produktion drastisch reduziert, und Aussichten auf einen neuen Aufschwung sind kaum vorhanden. Die Idee, eine Freizone zu schaffen, die auch zur

Reaktivierung des Hafens beigetragen hätte, ist ohne Folgen geblieben.

Genua bietet sich somit die Gelegenheit, wichtige Abschnitte seiner Küste neu zu entwerfen und das Verhältnis der Stadt zum Meer zu verändern.

Der Umformungsprozess des Küstengebietes vollzieht sich jedoch schleichend, fast als ob das Bewusstsein für die neuen Möglichkeiten fehlte, die sich dem Stadtentwurf auf tun. In einer Zeit, da in einigen Sparten Rezession und in anderen eine ungewisse und widersprüchliche Entwicklung vorherrschen, zögert man vielleicht auch, ein Phänomen zu behindern, mit dem sich die Erwartungen eines wirtschaftlichen Aufschwungs der Stadt verbinden.

Der Hafen scheint eben eine lange, durch Probleme in der Führung und mit den Gewerkschaften verursachte Krise überwunden zu haben, die den Verkehr zum Erliegen brachte. Im Moment, da sich tendenziell eine Wende zum Besseren abzeichnet, wagt niemand, die pharaonischen Erweiterungsarbeiten im Westen zu kritisieren. Mit diesen war begonnen worden, als der Verkehr auf See kontinuierlich zu wachsen schien – später setzte man sie, sozusagen als Herausforderung an die Krise, fort. Mit dem Bau des neuen Hafens in Voltri werden einige Kilometer Strand ausgelöscht; so verwaht dieser auch war – für die Quar-



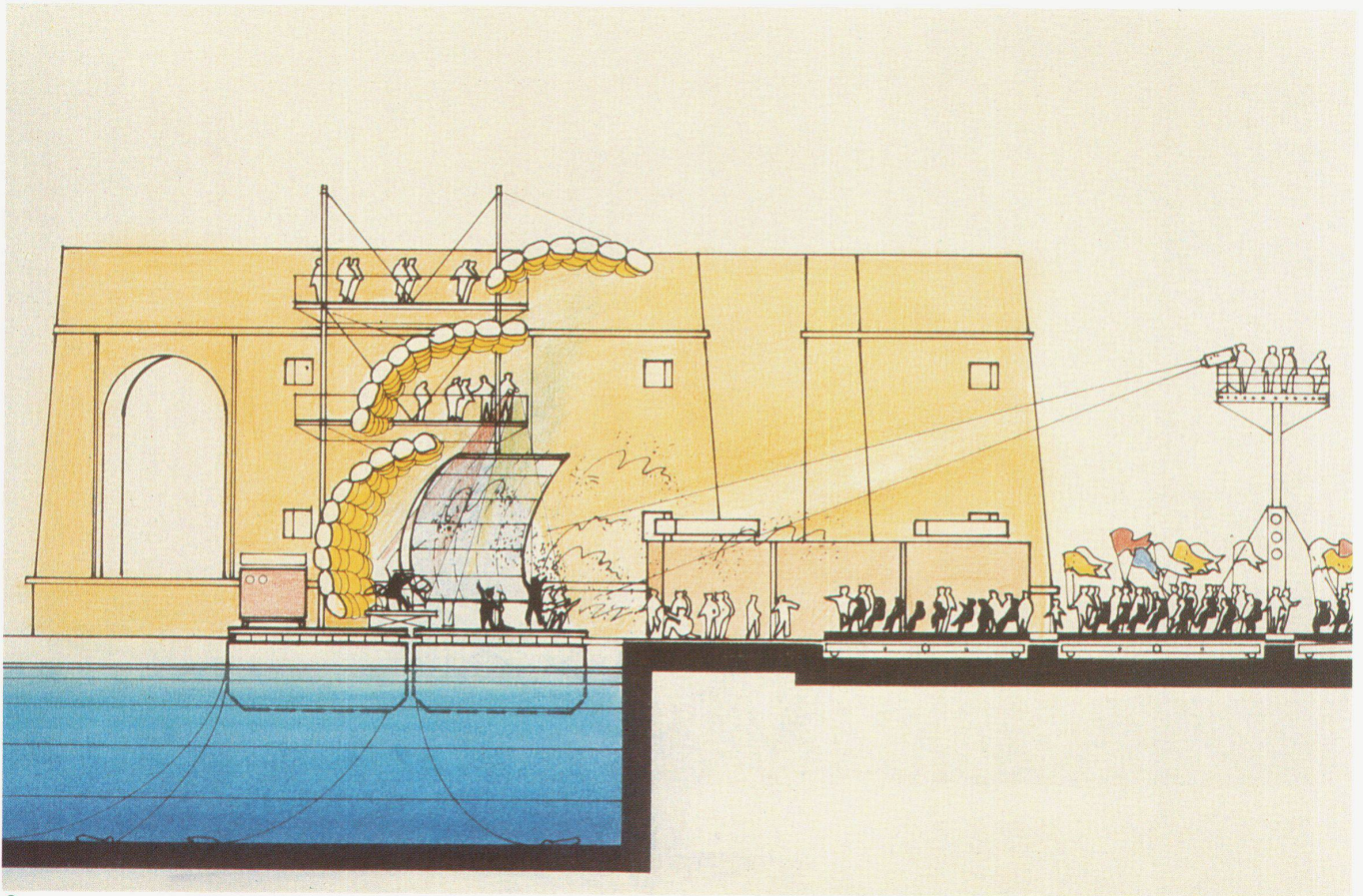
1 Ansicht des alten Hafens, in der Mitte das ehemalige Baumwoll-Lagerhaus (Foto: P. Fumagalli) / Vue du vieux port, au centre l'ancien entrepôt du coton / View of the old harbour, in the middle the former cotton warehouse

2 Restrukturierungsprojekt der Architekten Gambacciani und Garibaldi, 1983 (Foto: Carlevaro, Genova) / Projet de restructuration des architectes Gambacciani et Garibaldi, 1983 / Restructuring project by architects Gambacciani and Garibaldi

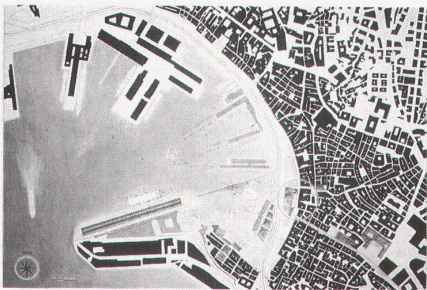
tiere ohne Grün- und Sportanlagen stellte er einen Begegnungs- und Erholungs-ort dar, der für spontane Initiativen der Einwohner aus der Peripherie offen war. Gerade aus den Quartieren der Peripherie kommen die Vorschläge für die Einrichtung einer Freihaltezone zwischen dem überbauten Stadtgebiet und dem neuen Hafen – Vorschläge, zu denen sich die öffentliche Verwaltung noch nicht klar ausgesprochen hat.

Das Interesse der Stadt richtet sich somit einesteils auf die Umgestaltung des alten Hafens, dessen Kapazität nicht mehr relevant ist. Die Stadt erkor ihn zum Hauptplatz für die Manifestationen der 500-Jahr-Feier der Entdeckung Amerikas, die 1992 stattfinden wird. Mit diesen Manifestationen sind die Hoffnungen verbunden, aus Genua, das die Reisenden heute vernachlässigen, eine touristische Attraktion zu machen, während die Nutzung des Hafengebietes für städtische Funktionen dazu führen soll, dass sich die heute verwahrlosten, an den Stadtkern grenzenden Quartiere wieder beleben.

Das autonome Hafenkonsortium, die öffentliche Stelle, die die Tätigkeiten im Hafen leitet und im Auftrag des Staates das Küstengebiet verwaltet, ist seinerseits daran interessiert, die Sanierungszone auf die operativen Sektoren für den Verkehr und auf die Beschaffung eines



3



4

Pools für den Fährverkehr zu den Inseln und nach Nordafrika auszudehnen, Sektoren, die einen regeren Austausch mit der Stadt voraussetzen, damit den Transitpassagieren bessere Dienstleistungen angeboten und flankierende Betriebe angezogen werden.

Die Debatte über seine möglichen neuen Bestimmungen wurde in dem Moment konkret, als einige Privatunternehmer Projekte vorlegten, die einige Molen für die Vergnügungsschifffahrt herrichten und diejenigen für den Personenverkehr umgestalten wollten.

1985 wurde eine Übereinkunft zwischen Stadt, Hafenkonsortium und Region geschlossen, auf deren Grundlage die drei Stellen eine gemeinsame Kommission bilden sollten, um gegenseitige Vetos zu verhindern und die Eingriffsprozeduren zu beschleunigen.

In der Zwischenzeit sind eine Reihe von Vorschlägen gereift: die Privatunternehmer, die Universität, aber auch die Stadt und das Hafenkonsortium entwickeln derzeit Entwürfe, die in dem von der Kommission zu definierenden Bezugsrahmen miteinander verbunden werden müssen.

Entwürfe

Das alte Hafenbecken kann in drei Sektoren unterteilt werden, die sich in Form und Nutzung unterscheiden und für die alle spezifischen Eingriffe vorgeschlagen wurden: für die innerste Bucht des natürlichen Hafens, die von der Molo-Halbinsel geschützt wird, das mittelalterliche Dock und den Passagierhafen aus dem späten 19. Jh.

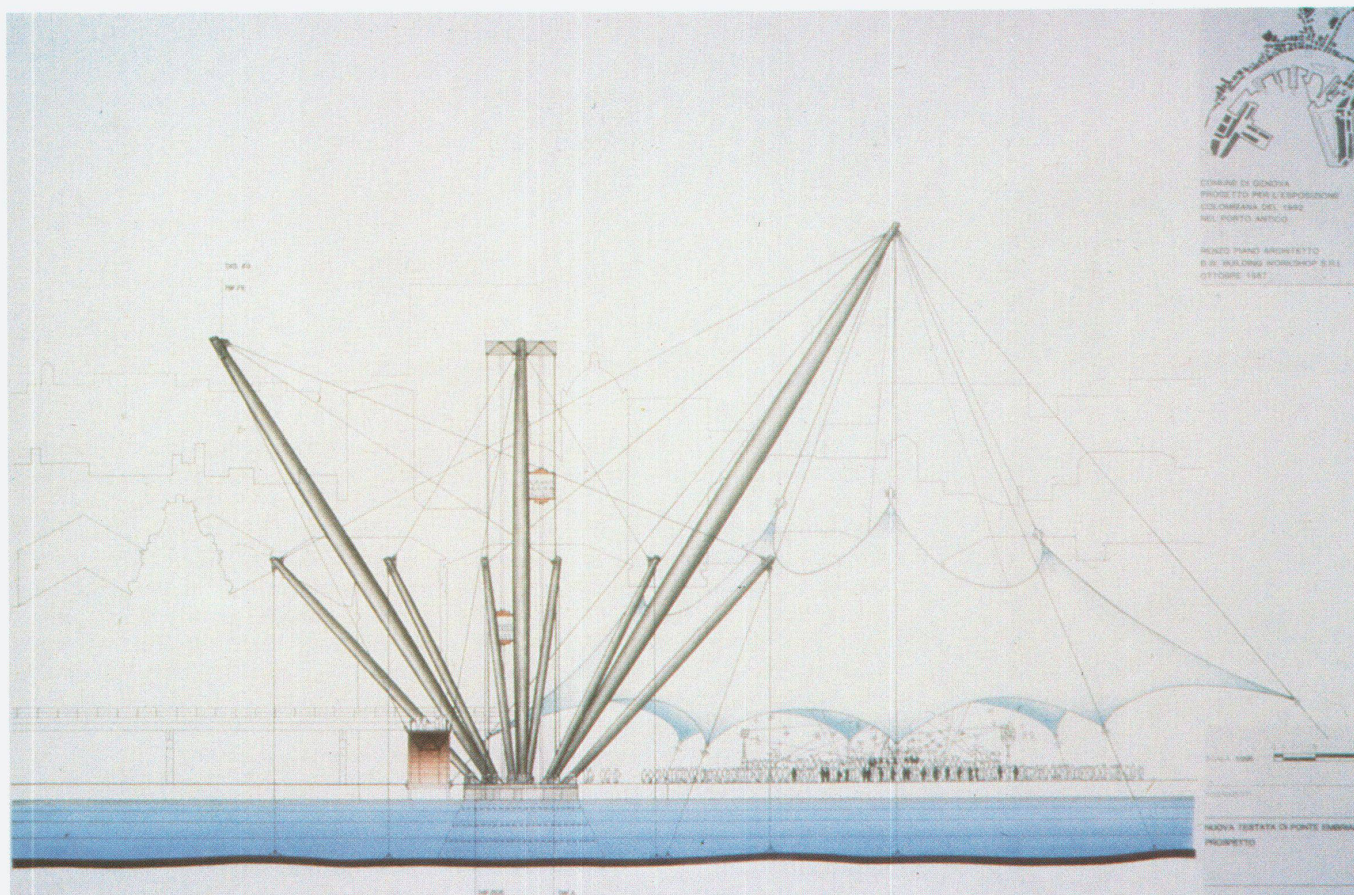
Der erste Entwurf für eine Umnutzung eines Sektors des alten Hafens für städtische Funktionen wurde 1983 vorgelegt; er betraf das Areal zwischen der Molo-Halbinsel und dem Dock und war aus der Initiative einer privaten Genueser Immobilienunternehmung hervorgegangen, die das Architekturbüro Gambacciani beauftragt hatte.

Die Idee bestand darin, das alte Hafenbecken in einen Touristenhafen umzugestalten, wie dies in Marseille bereits gemacht worden ist. Modell standen jedoch eher Beispiele von «Waterfront redevelopments» in den Vereinigten Staaten, in Baltimore z.B., wo Geschäfts- und Wohnbauten eine zu einer «Marina» zusammengefasste Tourismuseinrichtung bilden.

3-6 Projekt für die Ausstellung: «Cristoforo Colombo: la nave, il mare», Architekt: Renzo Piano, 1987 / Projet pour l'exposition: «Cristoforo Colombo: la nave, il mare» / Project for the exhibition: "Cristoforo Colombo: la nave, il mare"

3 Freilichttheater / Théâtre en plein-air / Open-air theatre

4 Übersichtsplan / Plan d'ensemble / Survey

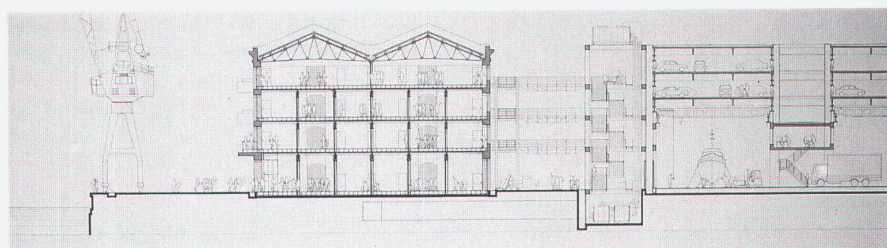


5

Der Architekt Pietro Gambacciani schlug vor, die bestehenden Gebäude zu ersetzen, und entwarf neue, scharfkantige Gebäude aus Glas und Stahl, während er seeseits die Anzahl der Anlegestellen vervielfachte, indem er von den bestehenden Molen aus dichte Reihen von Landungsbrücken abzweigte. Der Entwurf Gambacciani wurde als zu radikale Umwandlung des Hafens angesehen und erfuhr keine sehr günstige Aufnahme, vor allem nicht in universitären Kreisen. Mit Gewissheit kommt ihm jedoch das Verdienst zu, die Debatte angeregt zu haben.

In der Zwischenzeit hatte das Bureau International des Expositions Genua die Aufgabe übertragen, aus Anlass der Festlichkeiten von 1992 eine Ausstellung zum Thema «Christophorus Kolumbus – das Schiff und das Meer» zu organisieren. Das Gebiet des alten Hafens, dem Anlass entsprechend saniert, schien am besten für diesen Zweck geeignet und gestattet auch, das nahegelegene historische Stadtzentrum aufzuwerten.

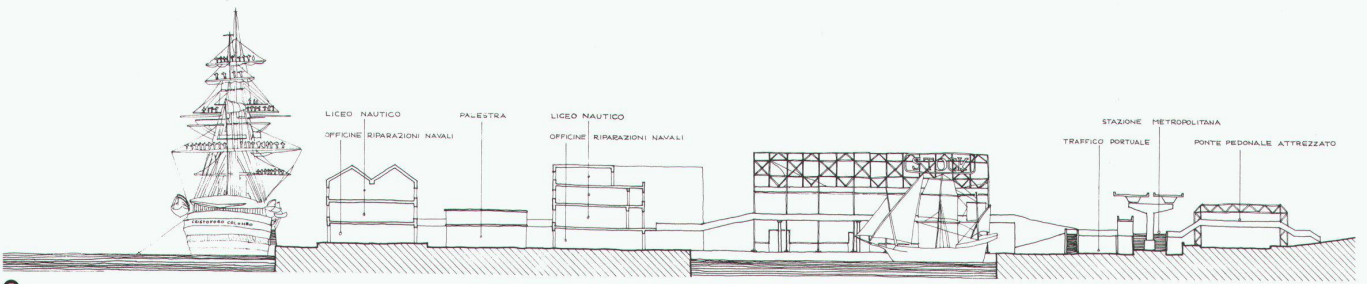
1987 wurde Renzo Piano beauftragt, einen neuen Entwurf auszuarbeiten. Mit ihm beweist er, dass es ihm bes-



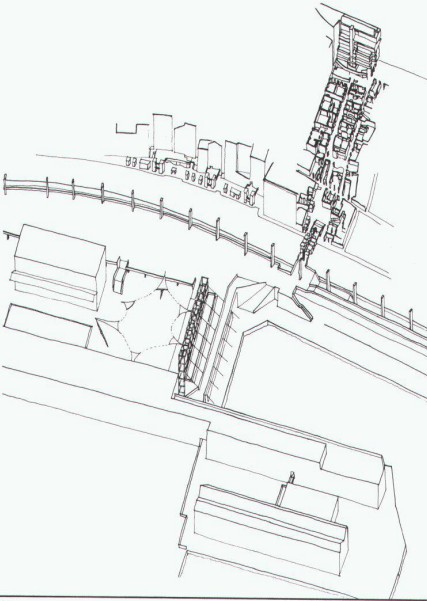
6

5 Freilichttheater / Théâtre en plein-air / Open-air theatre

6 Schnitt durch das alte Baumwollmagazin, als Ausstellungsbereich umgenutzt / Coupe sur l'ancien entrepôt du coton transformé en espace d'exposition / Section the old cotton warehouse, recently used as exhibition site



7



8

ser gelingt, phantastische Maschinen als architektonische Formen zu kreieren: ein Umstand, der den Kontext des Hafens von allzu gewichtigen Eingriffen verschonen und die Vorstellung der Arbeitswerkzeuge mit der Erinnerung des Ortes verbinden könnte.

Der Entwurf Piano scheidet ein Areal aus, das speziell der internationalen Ausstellung zur Verfügung stehen wird; die Ausstellungsräume werden teils im alten Baumwollmagazin (ein fast 400 m langes Gebäude), teils in einem ad hoc erbauten und neben dem Magazin veräußerten Schiff untergebracht sein. Eine der alten Molen soll von den bestehenden Bauten befreit werden, so dass darauf ein von einem Zelt überspannter Platz von 3000 m² entstehen wird; am Ende der Mole wird sich eine komplizierte Metallkonstruktion erheben, die verschiedene Funktionen erfüllt: Sie dient als Mast für die Zeltbahnen, als Fixierung der Panoramalifte, die bis zu 50 m hoch steigen werden, und schliesslich als Verankerung einer mobilen Passerelle, die den Wasserspiegel überspannt und den Zugang zum Ausstellungsareal abkürzt. Dieser Metallturm soll zum Wahrzeichen der Ausstellung werden.

Zur Ausstellungszone wird ferner ein Freilichttheater gehören, zum Teil über einem neuen Becken errichtet, das ausgehoben wird, um das Meer in Kon-

takt zu den mittelalterlichen Stadtmauern zu bringen, wie es vor den Auffüllungen im 19. Jh. der Fall gewesen war.

Der letzte Sektor des Baumwollmagazins wird zu einem Kongresszentrum umgebaut und mit einer Reihe von Dienstleistungen und einem grossen Parkplatz verbunden. Im Sektor mit dem direktesten Zugang zu dem Teil des Hafens, der für die Schiffsreparaturen reserviert bleibt, werden schliesslich Produktionsbetriebe angesiedelt.

Die Angaben zu den anderen Molen des alten Hafens sind weniger präzise, vielleicht meint man, dort Platz für Initiativen offenzuhalten, wie sie im Entwurf Gambacciani genannt waren: Es ist vorgesehen, uninteressante Gebäude mit geringen Umnutzungsmöglichkeiten zu ersetzen, die anderen für verschiedene mit der touristischen Schifffahrt verbundenen Nutzungen umzubauen (Restaurants, Nautik-Klubs, Läden und Werkstätten für die Vergnügungsschifffahrt). Die Touristenschiffe werden in den bestehenden Becken oder an kleineren Landungsbrücken anlegen. In der Praxis umfasst dieser Teil des Projekts ein Volumen an neuen und sanierten Gebäuden von ca. 72 000 m³.

Dieser Entwurf hat den Vorteil, nicht eigentlich auf die Ausstellung hin konzipiert zu sein. Er macht diese vielmehr zum Ausgangspunkt, um einen Teil

7 8

Projekt für die Umstrukturierung des Gebäudes der Darsena, Architekten: Giancarlo De Carlo und Mitarbeiter, 1982 / *Projet de restructuration du bâtiment de la Darsena / Project for an alternative use of the Darsena building*

8

Projekt für einen Schiffsterminal mit Hotel, Architekten: Studio Nizzoli, 1984 / *Projet de terminal maritime avec hôtel / Project for a ship terminal including a hotel*

10

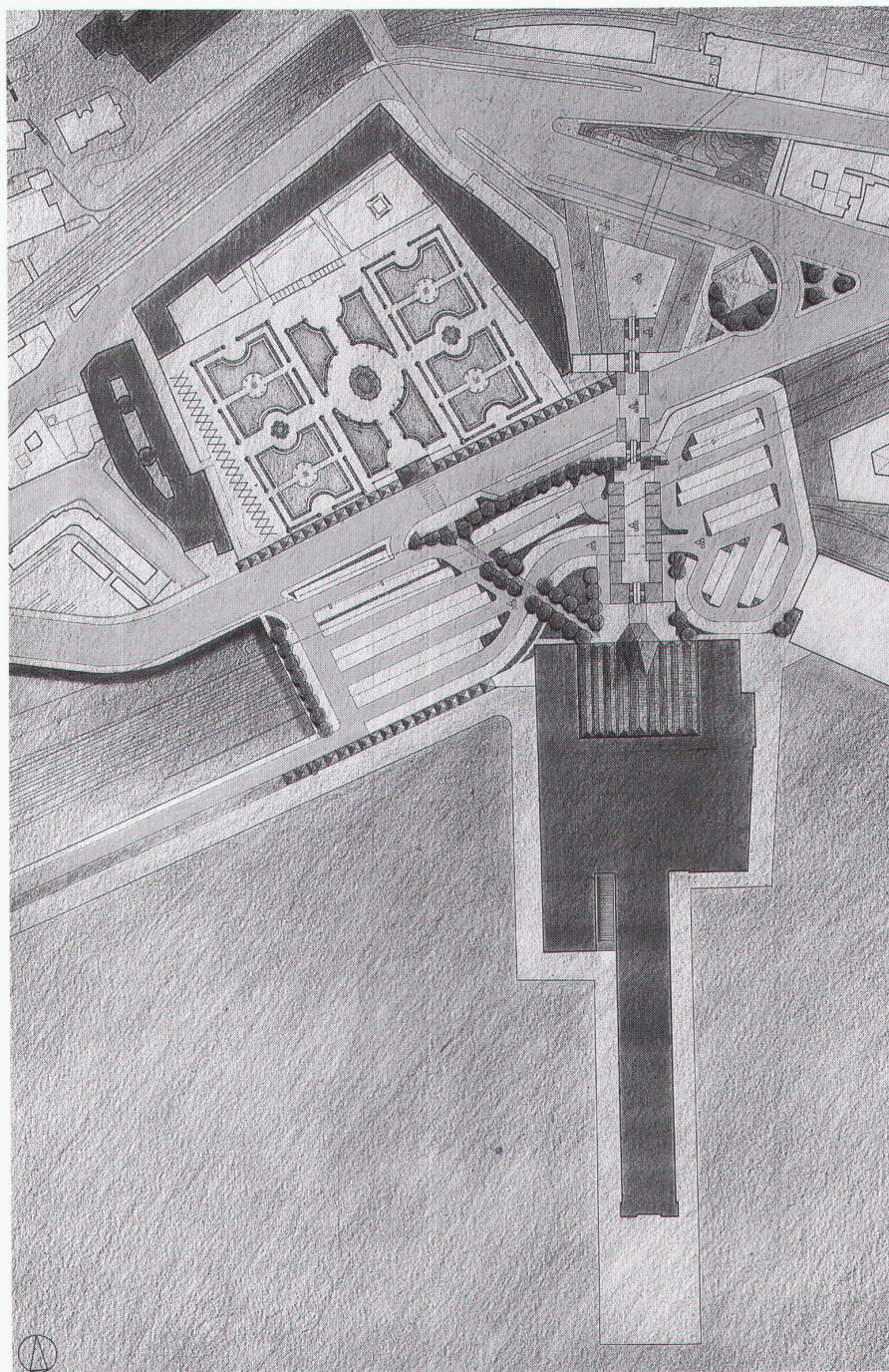
Studie für eine Verbindung der Stazione Marittima mit der Stadt, Architekt: Bruno Gabrielli / *Etude de liaison entre la Stazione Marittima et la ville / Study for a project linking the Stazione Marittima to the town*

des Hafens für städtische Zwecke zu nutzen. Ein bescheidenes, aber vernünftiges Projekt also, das zur klugen Tradition der Stadt passt. Angesichts einer Zeitspanne von bloss vier Jahren bis zur Eröffnung der Expo und der immer noch ungewissen Finanzierung könnte es jedoch den Wettlauf mit der Zeit verlieren, und danach wäre die Gelegenheit, den alten Hafen zu sanieren, bis auf weiteres vertan.

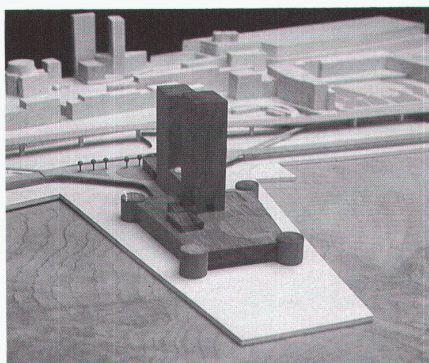
1975 sah der Dienstleistungsplan der Stadt für das historische Zentrum vor, in der Darsena alle jene Funktionen zusammenzufassen, für die im dichten Stadtgefüge kein Platz war. Der städtische Bebauungsplan, der 1980 definitiv angenommen worden war, bekräftigte die Idee, aus dem Dock ein Dienstleistungszentrum auf Quartiers- oder städtischer Ebene zu machen.

Giancarlo De Carlo, der von der Stadt mit dem Sanierungsentwurf für das angrenzende Quartier Pré beauftragt worden war (so wie Piano Beauftragter für das Molo-Quartier war), widmete sich natürlich auch dem Dock, dessen Nutzung zur Lösung der schwerwiegenden Probleme von Pré, dem vielleicht am meisten verwahrlosten Quartier der Stadt, beitragen konnte.

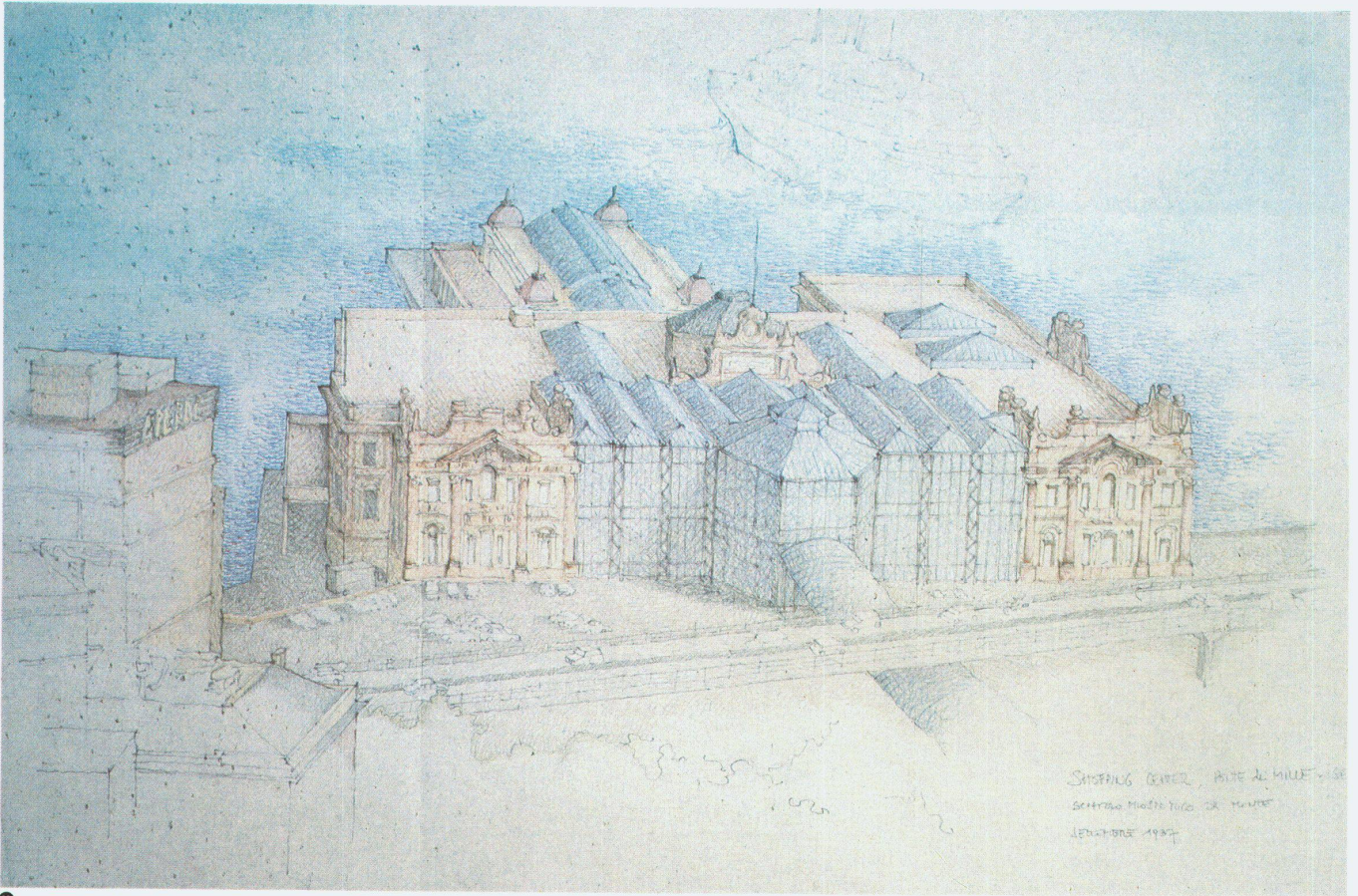
Ausgeschlossen aus dem der Stadt vorgelegten Entwurf, wurde das Dock zum Studiengegenstand, den de Carlo



9



10



11



12

seinen Studenten im Rahmen seiner Kurse an der Architekturfakultät der Universität Genua vorlegte.

Mit Hilfe der Studenten entwickelte sich eine vertiefte Analyse der bestehenden Räume; die verschiedensten Nutzungsmöglichkeiten wurden erforscht. Dabei wurde vom Prinzip ausgegangen, dass der Neuentwurf des Docks eine Gelegenheit war, um den städtischen Kontext in seiner Gesamtheit zu verbessern und im besonderen die Lebensqualität in den nahen Quartieren zu erhöhen. Es ist kein Zufall, dass diese Entwürfe der Verbindung zwischen Dock und Pré-Quartier die Hauptaufmerksamkeit schenken.

De Carlo hat absichtlich eine Annäherung an das Nutzungsproblem entwickelt, die sich als Alternative zu den Vorschlägen von Gambacciani und Piano versteht; abgesehen vom Wert der einzelnen Entwürfe ist seine Arbeit auch methodologisch wertvoll.

Hafenkonsortium und Reedergesellschaften, die auf die Notwendigkeit hinweisen, die Dienstleistungen des Passagierhafens zu modernisieren und umzuformen, verlangten die Mitarbeit der Genueser Privatunternehmer am Entwurf.

1984 konstituierte sich eine Arbeitsgruppe unter der Leitung von Ing. Paolo Viola, die nach einer umfassenden Vorstudie zusammen mit weiteren Spezialisten Entwürfe für die einzelnen Sektoren ausarbeitet.

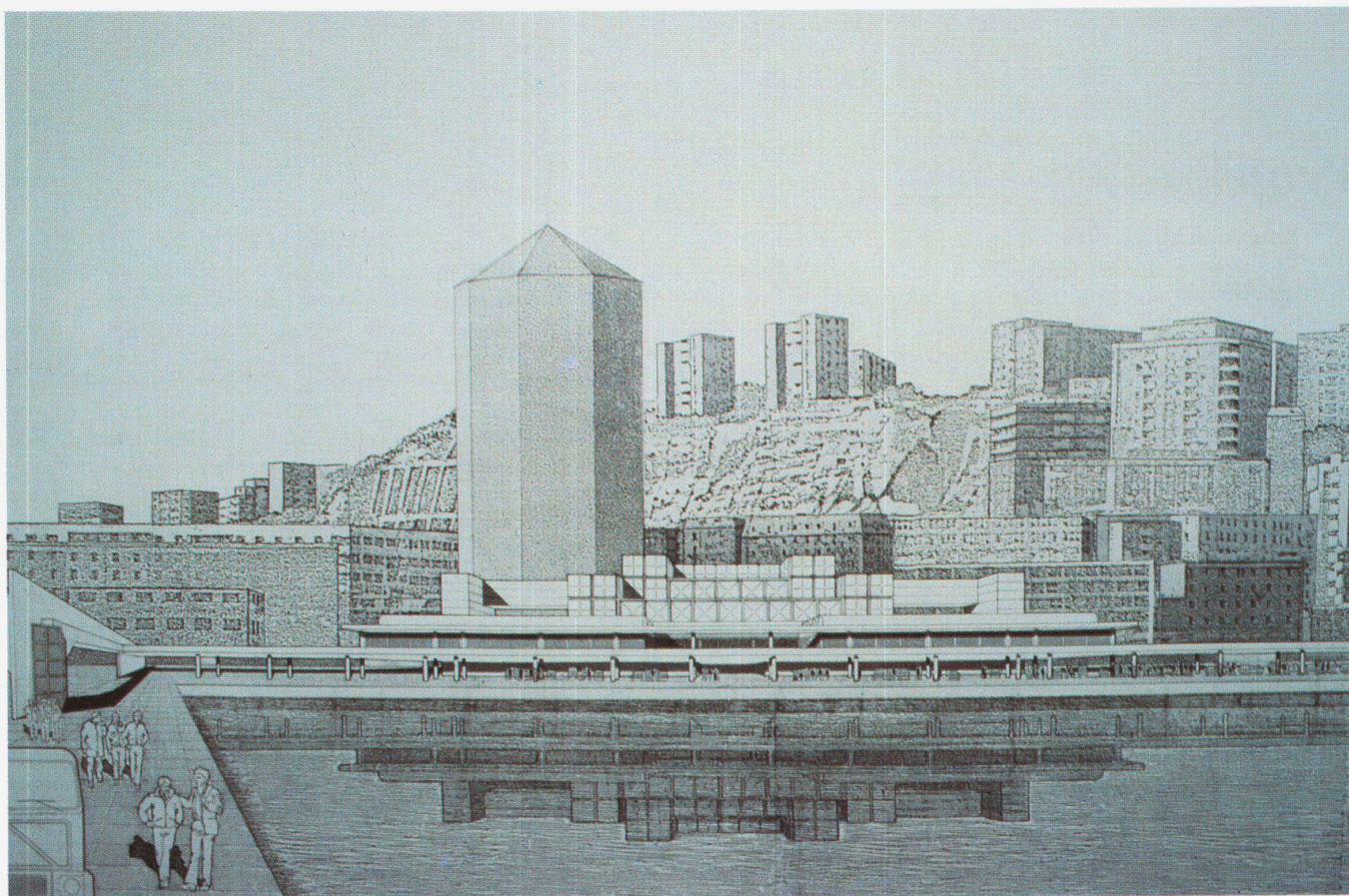
Eine erste Hypothese bestand darin, auf der Mole Andrea Doria, auf der heute ein alter, kaum noch gebrauchsfähiger Hafenhof steht, einen neuen Terminal für Kreuzfahrten mit einem Empfangsgebäude für 1000 Gäste einzurichten; der entsprechende Entwurf wurde 1984 vom Mailänder Büro Nizzoli entwickelt.

Die Zeit war damals jedoch noch nicht reif genug, als dass ein derart ambitionöses Projekt sich hätte durchsetzen können. Es scheiterte an der Idee, den am Ponte dei Mille gelegenen Hafenhof umzugestalten, ein solides Gebäude aus den frühen 30er Jahren, dem ein gewisser monumentaler Charakter nicht abgeht.

Der Entwurf, dessen Ausarbeitung dem Architekturbüro Polastri und Tomasinelli übertragen wurde, besteht darin, das Erdgeschoss des Gebäudes, das sich auf den Quai hin öffnet, zu einem Terminal für Kreuzfahrten auszubauen. Dieser

11 Projekt zur Umnutzung der Stazione Marittima, Architekt: Guglielmo Polastri / Projet de réutilisation de la Stazione Marittima / Project for an alternative use of the Stazione Marittima

12 Stazione Marittima



18

Terminal funktioniert wie ein moderner Flugterminal und ist mit analogen Dienstleistungen ausgestattet. Mit ihm wird sich die Wartezeit beim Einschiffen und Landen verkürzen lassen.

In Zusammenarbeit mit Bruno Gabrielli, der sich auch mit der Untersuchung der städtischen Neuordnung des ganzen Gebietes befasst, hat Guglielmo Polastri danach Vorschläge ausgearbeitet, wie das erste (auf der Höhe des städtischen Strassennetzes) und das zweite Geschoss des Hafengebäudes zu einer «Mall» mit exklusiven Geschäften, Restaurants und Erholungsräumen umgestaltet werden könnten. Die Idee, aus dem Hafengebäude ein grosses Begegnungs- und Dienstleistungszentrum zu machen, ergibt sich aus seiner neuralgischen Lage im Zentrum der Verkehrsströme auf Schiene und Strasse am Eingang zum Stadtkern.

Gabrielli und Polastri haben ferner nach einer Verbindung von Station und Stadt gesucht, die über oder unter dem Verkehrsnetz durchführte und auf einen Platz gelangte, von dem aus die U-Bahnstation (im Bau befindlich) und der Bahnhof erreichbar wären.

Auf der äussersten Gegenseite des Passagierhafens befindet sich der Terminal für die Fähren zu den Inseln und nach Nordafrika. Für ein Verkehrsaufkommen von bereits heute über 2 Millionen Personen im Jahr ist er völlig unzureichend.

Der Entwurf für einen neu zu konzipierenden Fährenterminal wurde dem Architekturbüro Pino und Rizzo anvertraut. Indem er das Terminalgebäude, das sich heute an der Spitze einer Mole befindet, an den Rand zwischen Hafen und Stadt verschiebt, entwickelt Aldo Rizzo eine grosse Platte, von der die Tunnel abzweigen, die zu den Einschiffungs- und Landungssatelliten führen. Mit der einen Seite richtet er sich aufs Meer, mit der anderen steht er dem mehrgeschossigen Dienstleistungsgebäude gegenüber, das sich zur Stadt hin mit einem monumentalen Eingangsportale präsentiert. Das Interesse von Rizzos Entwurf liegt auch im Umstand, dass das Terminalgebäude mit einschlägigem Verkehrssystem und Parkplätzen sich mit der Torre Nord verknüpft (einem 130 m hohen, heute in Ausführung begriffenen Geschäftshaus). Damit wird es zum Bin-

deglied zwischen dem Stadtzentrum und dem neuen Verwaltungszentrum von San Benigno; tatsächlich ist auch der Mix von Dienstleistungen, die im Terminal untergebracht sind, in Hinsicht auf eine Nutzung des Komplexes nicht nur für die Fährenpassagiere, sondern auch für die 10 000 Personen, die in San Benigno arbeiten werden, und die Stadtbewohner gedacht, die von der Platte des Terminals aus Ankunft und Abfahrt der Schiffe beobachten können.

R. A. B.

18 Projekt für den Fährenterminal, Architekt: Aldo Rizzo. Im Hintergrund der Nordturm des Centro San Benigno (im Bau, Architekten: SOM) / Projet de terminal pour les bacs. A l'arrière-plan, la tour nord du Centro San Benigno (en construction) / Project for a ferry terminal. In the background the northern tower of the Centro San Benigno (under construction)