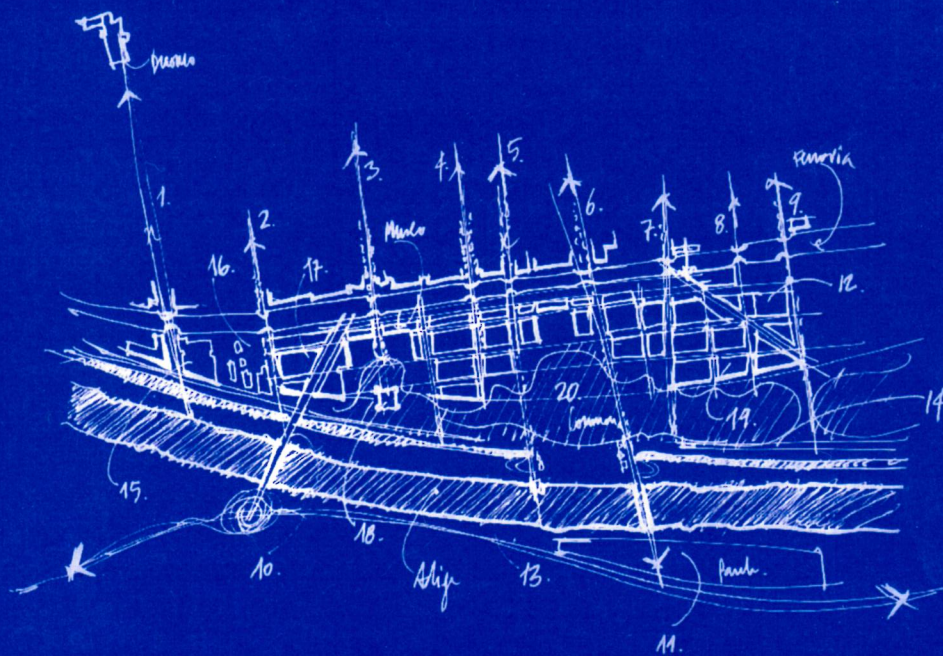


# Relazione tecnico descrittiva



Area ex-Michelin in Trento

Piano Guida Urbanistico

Dicembre 2003

Progettista:

Renzo Piano Building Workshop

Via P.P. Rubens 29, 16158 Genova

Committente:

INIZIATIVE URBANE S.p.A.

Via Fersina 23, 38100 Trento

C.F. 01615700224

# Renzo Piano Building Workshop

Genova  
Via P.P. Rubens, 29 - 16158 Genova  
tel. 010/61711 - fax 6171350  
e-mail : trento@rpbw.com

Committente:  
**Iniziative Urbane S.p.A.**  
Via Fersina 23  
38100 Trento  
C.F. 01615700224

Trento, 18 dicembre 2003

Allegato parte integrante ed essenziale  
della deliberazione del Consiglio comunale

23 MAR 2004 n. 26



SEGRETARIO GENERALE  
-dott. Maurizio Gaio-



**Progetto Area ex-Michelin**  
**Relazione tecnico descrittiva per Piano Guida Urbanistico**

## 1) Inquadramento storico e geografico.

Il presente Piano Guida Urbanistico riguarda l'area inserita nella Scheda di zona C5 della Variante 2001 al PRG, suddivisa al suo interno nei tre comparti A, B e C, e segue uno studio urbanistico effettuato su un'area di intervento più vasta che, oltre al sito ex-Michelin, si estende approssimativamente da Via Verdi a Via Monte Baldo e dal tessuto urbano esistente oltre la linea ferroviaria fino alla sponda sinistra dell'Adige (vedi tavola Allegato).

Si tratta di un'area con una potenzialità qualitativa molto elevata ma costretta a est e a ovest tra due barriere fisiche e psicologiche: il rilevato della ferrovia, che la separa dal vicino centro storico, e Via Sanseverino che ne impedisce il contatto diretto con l'ambiente naturale del fiume.

L'area Michelin è assimilabile ad un brownfield industriale, cioè un ambito marginalizzato, oscurato dal disuso, ma tuttavia non è un'area periferica dal punto di vista della geografia urbana, visto che dista solo 6-7 minuti a piedi da Piazza Duomo.

A questo quadro occorre aggiungere la possibilità di valorizzare, attraverso questo progetto, la presenza dell'Adige in città, dato che il suo centro storico è stato privato sin dalla metà dell'Ottocento dal fiume che lo attraversava. I lavori di rettifica del tracciato, eseguiti dagli Austriaci per la costruzione della ferrovia e per la sistemazione di zone paludose, comportarono infatti una riduzione della lunghezza del tracciato naturale con conseguente aumento della pendenza media, della velocità dell'acqua e della variabilità del livello del fiume nelle diverse stagioni.

Anche se l'Adige oggi assomiglia piuttosto ad un torrente, con piene impetuose e magre desolanti, la sua vicinanza presuppone un'attenzione particolare alle tematiche e alle problematiche legate alla presenza dell'acqua e ai suoi aspetti naturali e ricreativi.

La prossimità invece di un manufatto storico e artistico quale Palazzo delle Albere necessita di un'estensione dello studio alla valorizzazione del suo inserimento nel contesto del nuovo costruito così come alla riqualificazione del suo rapporto con gli spazi aperti.

Trento\_PGU\_VG\_031218.doc

**RPBW**

Renzo Piano Building Workshop srl  
c.f. e Partita IVA 00523400109  
Iscrizione Tribunale di Genova n. 30437  
fascicolo 47985/380- C.C.I.A.A. 218580  
Capitale Sociale L. 900.000.000 int. Vers.

## **2) Obiettivi del progetto urbanistico.**

Il progetto si prefigge, in prima analisi, proprio la ricucitura dell'area con il tessuto cittadino esistente e il recupero del rapporto con l'ambiente fluviale attraverso una migliore fruizione delle sue risorse naturali.

L'obiettivo primario della progettazione è quello di rendere urbani luoghi che, per ragioni sociali e culturali, sono divenuti marginali rispetto alla città e l'unico modo per fare dell'area Michelin un pezzo di città, un autentico quartiere, è quello di installarvi una miscela di funzioni diverse - residenze, uffici, negozi, spazi culturali, aree congressuali e ricreative - concentrandone i volumi solo in una parte dell'area al fine di liberare lo spazio verde sufficiente alla realizzazione di un parco di dimensioni generose.

Si tratta di un intervento di microchirurgia, o meglio di omeopatia: l'area deve trovare energia nel proprio organismo, attraverso la densità, la massa e la proporzione dei suoi volumi, e nel suo intorno attraverso il verde del parco e la maglia del tessuto urbano limitrofo.

Questa strategia di intervento trova riscontro nella Scheda C5 della Variante 2001 al PRG la quale prevede, a fronte di un Indice di Utilizzazione Territoriale di  $0.6 \text{ m}^2/\text{m}^2$  per tutti i comparti, una presenza di residenze per un massimo di 45% della superficie totale costruita e la possibilità di aggiungere un 40% di superficie da destinarsi ad attività di fruizione collettiva oltre al limite massimo permesso dall'applicazione del suddetto parametro (vedi Tavola 1).

Quest'ultima potenzialità edificatoria potrà concretizzarsi solo a condizione che le aree cedute ed accettate dal Comune siano aumentate del 50% rispetto a quanto previsto dal PRG e che la loro progettazione e realizzazione sia comunque a carico della ditta lottizzante.

## **3) Sequenza concettuale generatrice.**

### **a) I percorsi alberati**

Attualmente i percorsi e le strade che si dipartono dal quartiere a est della ferrovia in direzione del fiume, vanno tutti a morire contro la massicciata in una sorta di cul de sac.

Tenendo conto anche della prospettiva dell'interramento della ferrovia, già prefigurata da Joan Busquets nella sua proposta di variante al PRG, il progetto completa questi percorsi, facendoli proseguire oltre la ferrovia stessa dentro all'area Michelin, usando tracciati e regole dei blocchi edilizi esistenti.

Di qui la necessità di creare in corrispondenza di questi nuovi assi visivi, alcuni nuovi sottopassi (3 carrabili e 3 pedonali) che, aggiungendosi ai due già esistenti (via Verdi e via Monte Baldo), contribuiranno al lento fondersi del nuovo tessuto con quello esistente, nonostante la "barriera" costituita dalla linea ferroviaria. Tali percorsi rinforzati da due filari di alberi lungo tutto il loro sviluppo, hanno come approdo finale la sponda dell'Adige con delle attività ricreative e culturali.

Questi assi visivi principali costituiscono, inoltre, il primo passo verso la costituzione di una maglia viaria che incomincia a riconoscersi in una rete di percorsi sempre meglio definita (vedi Tavola 1).

### **b) La maglia viaria.**

L'operazione di ricucitura con la città diventa lo strumento progettuale per la definizione della nuova maglia urbana che viene caratterizzata da una precisa gerarchia dimensionale.

Il vero e proprio accesso viabilistico all'area avviene attraverso l'asse viario più importante che corre parallelamente alla ferrovia e che si collegherà al nuovo boulevard cittadino immaginato da Joan Busquets. Questo asse viabilistico principale, oltre a drenare il traffico dell'area, permette di sottrarre la parte dovuta a via Sanseverino, che rimarrà una strada di scorrimento all'interno del parco, interrata solo nel suo tratto centrale (vedi Tavola 2).

Il nuovo tessuto prende poi vita alimentato anche da un traffico locale leggero, ristretto ai residenti, ai taxi e ai mezzi pubblici, oltre che da parecchi percorsi pedonali. Non un traffico di attraversamento, ma legato alla miscela di attività di questa nuovo pezzo di città, che trova le sue proporzioni dall'attento studio di quelle dell'ambiente urbano già consolidato.

Sempre nel solco della tradizione del centro storico trentino, il progetto prevede dei percorsi pedonali all'interno di alcune corti di blocchi edilizi così come una gerarchia di piazze e spazi aperti. L'esperienza del nuovo quartiere è quella di spazi ritmati da luoghi di incontro, da spazi aperti e da spazi per il lavoro e per il commercio, nella quale sarà sempre possibile spostarsi a piedi in un ambiente mutevole e ricco di punti di aggregazione.

I parcheggi privati sono completamente inseriti in un solo piano interrato posto sotto l'impronta degli edifici, ma al disopra della falda freatica. I parcheggi pubblici, oltre ai posti auto predisposti lungo le strade carrabili, trovano spazio in 2 piani interrati sotto edifici contenenti attività collettive (cinema, albergo, centro congressi) e sotto la grande piazza centrale, sollevata rispetto al piano di campagna attuale di circa 2 metri e dolcemente raccordata al parco e ai limiti dell'area di progetto (vedi Tavole 3 e 4).

### c) **Definizione dei volumi costruiti**

La definizione dei volumi costruiti nasce da uno studio e un'attenta analisi del centro storico di Trento, di come le differenti attività vanno ad occupare gli spazi urbani, delle proporzioni fra la larghezza delle strade e l'altezza dei fabbricati.

Nel progetto il rapporto tra volumi costruiti e spazi aperti privilegia una lettura orizzontale dello sky line in cui le altezze degli edifici, i ritmi e la scala dimensionale sono paragonabili a quelli della città storica e sono simili a quelli industriali preesistenti.

La scelta di mantenere l'altezza diffusa dell'edificato uguale all'altezza della vecchia fabbrica, aumentando di conseguenza la densità dell'abitato, ha prodotto edifici di 4/5 piani con tipologia prevalentemente a corte, eccetto che per i volumi con destinazioni specifiche o disposti lungo la ferrovia.

Tutto ciò trova riscontro nella Scheda C5 della Variante 2001 al PRG la quale prevede un'altezza massima di 15.50 metri per gli edifici destinati a residenza e di 18.50 metri per gli edifici destinati ad altre funzioni (vedi Tavole 3 e 4).

L'isolato tipo si presenta come un volume introverso con un piano terra con funzione commerciale, un primo piano destinato ad abitazioni o piccoli studi professionali, gli ultimi due piani a residenza. Una pelle esterna minerale, con facciate di intonaco e pietra, materiali urbani per eccellenza, e cortili interni con facciate di legno, acciaio, vetro e tende tessili, disegnati privilegiando leggerezza e trasparenze ed aperti di giorno al pubblico.

Alcuni edifici potranno inoltre essere collegati fra loro, andando ad occupare gli spazi dedicati alla viabilità, a partire dal primo piano e comunque

salvaguardando gli allineamenti dei volumi e gli ingombri dei mezzi transitanti a livello strada.

Altri edifici con tipologia diversa, perchè contenenti attività speciali, sono disposti strategicamente in modo da funzionare come magneti aggreganti a tutte le ore del giorno sia per gli abitanti del quartiere che per la popolazione cittadina. A questi edifici sarà dedicata una particolare attenzione nella progettazione architettonica, la quale potrebbe portare a modificarne il sedime indicato, nel rispetto però dell'unitarietà dell'intervento generale e delle eccezioni previste dal Piano Guida (vedi Tavola 1).

In generale il volume costruito di tutto l'intervento edilizio manterrà la stessa scala della città consolidata e le proporzioni nelle quali gli abitanti di Trento si riconoscono e alle quali sono affezionati.

#### **d) La Copertura**

Elemento unificante di tutto l'intervento è la copertura. Un elemento costituito da materiali e da un linguaggio di acciaio e vetro, che richiama sia la memoria delle grandi e ritmate coperture a shed dei vecchi edifici industriali sia la leggerezza del vocabolario delle serre nel parco.

Questa copertura si potrà estendere anche su parti di strade o di piazze con pannellature trasparenti vetrate o sistemi ombreggianti fissi e mobili, che non impediscano la ventilazione naturale e il passaggio di mezzi di servizio o di soccorso, e potrà essere integrata con apparecchi illuminanti, elementi di arredo urbano o di segnaletica urbana.

Si tratta di una struttura con una tripla valenza perchè lega l'aspetto architettonico dell'edificio a quello urbano della città e a quello naturale del parco, dove altri piccoli interventi puntuali, segnati dall'utilizzo dello stesso tipo di struttura, costituiscono un richiamo e un'eco del nuovo quartiere.

#### **4) Le condizioni al contorno**

Il lavoro di riqualificazione di un area ex industriale, volto a portare un vero e proprio pezzo di città in un luogo dove prima non c'era, richiede di operare su quelle condizioni al contorno che collaborano a realizzare l'integrazione tra la città consolidata e questi nuovi "luoghi" urbani. Di qui l'individuazione di una serie di interventi non tutti necessariamente ricadenti sull'area ex-Michelin, ma fondamentali in un disegno più complessivo di riqualificazione urbana che è alla base della buona riuscita dell'intervento.

Tali interventi sono espressi in 20 punti (vedi Tavola "Allegato"):

##### **1. Percorso carrabile di Via Verdi**

Un sottopasso esistente, che da porta di ingresso di accesso al centro storico, deve diventare elemento di collegamento tra due parti dello stesso organismo urbano;

##### **2. Percorso carrabile sotto la ferrovia**

##### **3. Percorso pedonale sotto la ferrovia**

##### **4. Percorso pedonale sotto la ferrovia**

##### **5. Percorso carrabile Via Taramelli**

##### **6. Percorso carrabile sotto la ferrovia**

##### **7. Percorso pedonale sotto la ferrovia**

Sono i già citati sottopassi, fondamentali per rendere permeabile l'attuale barriera costituita dalla linea ferroviaria;

- 8. Percorso carrabile Via Monte Baldo**  
Come per quello di via Verdi, anche questo sottopasso esistente rientrerà nel sistema di integrazione e fusione tra l'esistente ed il nuovo;
- 9. Ponte stradale sull'Adige**  
L'asse del ponte posto perpendicolarmente al fiume, e non più in asse con via Verdi, consentirà di entrare in città avendo come primo impatto visivo Palazzo delle Albere, evitando di convogliare direttamente il traffico proveniente dalla tangenziale ed dall'autostrada sull'asse del Duomo;
- 10. Passerella pedonale sull'Adige**  
Al fine di assicurare un facile e veloce accesso al parco ed al nuovo quartiere, anche dalla sponda destra dell'Adige;
- 11. Parcheggio pubblico di interscambio (600 posti auto)**  
Intervento strategicamente importante per facilitare e stimolare l'accessibilità al centro storico, nonché all'area ed al parco, per chi proviene da fuori città;
- 12. Spostamento centrale elettrica FF.SS.**  
Diventa chiaramente indispensabile smantellare elementi così fortemente inquinanti, "non urbani" e di disturbo alle nuove destinazioni che queste aree andranno ad accogliere;
- 13. Interramento Via Sanseverino**  
Questo asse, alleggerito di parte del traffico, attraverserà il nuovo parco, interrandosi nella parte centrale per garantire la continuità del verde fino all'argine del fiume;
- 14. Bonifica dell'Adigetto**  
Al fine di restituirne la funzionalità e rendere ecologicamente compatibile la sua presenza all'interno del parco.
- 15. Università in p.le Sanseverino**  
E' necessario che questo progetto si integri perfettamente con il nuovo assetto urbano che questo intervento auspica.
- 16. Ristrutturazione e collegamento pedonale**  
Alcuni interventi di microchirurgia urbana sono necessari per far rientrare all'interno del nuovo sistema anche quei manufatti edilizi esistenti, nati secondo logiche urbane diverse da quelle che guidano questo intervento.
- 17. Spostamento dello stadio**  
Uno stadio è un elemento che si anima per un periodo di tempo molto limitato ed intenso e necessita di ragionevoli spazi aperti di supporto al suo intorno. Esso è quindi difficilmente integrabile in un'area in cui si voglia portare un nuovo pezzo di città funzionante;
- 18. Realizzazione del parco museale di Palazzo delle Albere**  
Il nuovo sistema museale abbraccerà ed includerà Palazzo delle Albere, rispettandone allo stesso tempo gli storici spazi al contorno e integrandolo nel disegno del nuovo parco urbano;
- 19. Realizzazione dell'area congressuale**  
Un ulteriore elemento che arricchisce quella miscela di funzioni della quale un ambiente urbano ha bisogno per essere veramente vitale;
- 20. Realizzazione del parco**  
Il parco: il punto di partenza su cui si regge l'intero progetto.  
Questo elemento verde, disegnato con una moderata ondulazione (un leggerissimo pendio erboso che scende dalla piazza centrale verso l'Adigetto per poi raccordarsi alla sponda dell'Adige), è in effetti l'elemento di raccordo tra

l'architettura degli edifici e il paesaggio naturale contraddistinto dal fiume e dallo scenario verso ovest (vedi Tavole 3 e 4).

L'accesso, l'affaccio e la fruizione almeno visiva dell'Adige è elemento fondante del parco urbano fluviale. Per questo motivo il progetto prevede l'interramento di un tratto di via Sanseverino e lo scavalco dell'Adige in quanti più punti possibili con passerelle e ponti pedonali, che trovano occasione di esistere nella contemporanea presenza di attività ludiche, ricreative e culturali.

L'acqua, inoltre, disegna in maniera molto forte il territorio trentino e ne costituisce insieme alle montagne il carattere e l'ossatura portante: per questo motivo il parco, oltre che alla forte presenza dell'Adige, sarà caratterizzato dalla presenza di macchie di essenze autoctone, di alberature ad alto fusto esemplari e dalla presenza di specchi d'acqua tipici del paesaggio fluviale.

L'attrazione, costituita da funzioni aggreganti lungo la sponda del fiume e da un ambiente naturale adatto anche a praticare attività sportive, sarà l'elemento chiave per un spazio concretamente al servizio di tutta collettività trentina.

## 5) Elaborati grafici allegati

### Tavola 1: Planimetria generale

Contiene:

- a) I limiti di proprietà delle aree A, B e C (tratteggio blu). Alcuni fabbricati potranno essere edificati sui confini tra i comparti, previo accordo tra i rispettivi proprietari, fatta salva la verifica complessiva dei parametri imposti dalla scheda di zona di riferimento;
- b) I principali assi di attraversamento Est-Ovest (linea continua rossa). Tali assi dovranno essere tutti presenti nel Piano Attuativo, con una tolleranza nel posizionamento del loro rispettivo asse centrale che non dovrà eccedere +/- 10 m in direzione Nord/Sud;
- c) Gli allineamenti delle facciate (tratteggio nero sottile in parte sovrapposto alla sagoma dei fabbricati), tra cui il limite di edificabilità di 30 metri lungo la ferrovia e quello lungo il Parco (tratteggio nero grosso, grafia da intendersi come rafforzativa di tale vincolo). Quest'ultimo è obbligatorio per tutti i fabbricati ad esclusione di quelli adiacenti Palazzo delle Albere, che potranno essere arretrati a salvaguardia del palazzo storico.
- d) L'area destinata ai fabbricati (retino pieno grigio). Il Piano Attuativo potrà apportare modifiche alle sagome dei volumi costruiti, fermo restando la direzione e la quantità minima di superficie dedicata alle strade;
- e) L'area destinata a viabilità e dove è inibita l'edificazione (retino tratteggiato giallo). Su tali aree è permessa la costruzione di collegamenti aerei tra gli edifici che garantiscano comunque gli allineamenti dei volumi edificati e il passaggio dei mezzi transitanti a livello strada dove previsto;
- f) L'area destinata a Parco (retino tratteggiato verde). Tale area è ricavata addensando i volumi costruiti sulla zona Est dei comparti A e B, in modo da lasciare entrambe le aree destinate a parco a contatto diretto con Via Sanseverino e il lungo Adige.
- g) Le sagome di parti di edificio, sporgenti sugli spazi destinati a viabilità, la cui edificabilità non è inibita ai piani sovrastanti il Piano terra (tratteggio nero sottile). Tali sporgenze non dovranno eccedere 1/4 della larghezza totale delle strade o degli spazi su cui si affacciano;

- h) Le parti di edifici fisicamente e/o visivamente permeabili (retino tratteggiato grigio). Tali parti di edificio dovranno essere attraversabili almeno pedonalmente da un'estremità all'altra o realizzati con facciate trasparenti che ne permettano quanto meno l'attraversamento visivo lungo l'asse stradale. In quest'ultimo caso il vincolo di allineamento dimensiona il corridoio visivo da lasciare sgombro.

#### **Tavola 2: Fasi di costruzione e della viabilità**

Contiene:

- Fase 1) La prima fase di costruzione riguarda il comparto A, dove in un primo tempo può essere prevista una viabilità provvisoria di accesso al nuovo edificato, in attesa che venga realizzato il nuovo viale parallelo alla ferrovia ed i sottopassi previsti secondo le modalità ed i tempi stabiliti dalla Pubblica Amministrazione. Il comparto A, conseguentemente ad un accordo tra i proprietari, potrà avvalersi immediatamente della parte del comparto C lungo la linea ferroviaria per realizzare al più presto i sottopassi. Dei suddetti sottopassi e delle strade viene inoltre indicata la tempistica di realizzazione in ordine gerarchico di importanza;
- Fase 2) Una volta realizzato il viale lungo la ferrovia, su di esso può essere spostata la viabilità di accesso all'area e il sistema potrà essere ulteriormente arricchito con la realizzazione dei sottopassi.  
In ogni caso, la realizzazione dell'edificato nel comparto B, deve prevedersi posteriore a quella del comparto A, in quanto deve sfruttare la viabilità di accesso. Non sono infatti auspicabili, in questo comparto, strade carrabili, anche se provvisorie, che da via Sanseverino (della quale è previsto il parziale interrimento) attraversino il parco;
- Fase 3) Con l'edificato dell'area C, si completa la volumetria prevista.  
L'accessibilità a questo comparto è garantita oltre che dalla viabilità di progetto, anche da quella esistente di via Monte Baldo;
- Fase 4) Con la realizzazione del nuovo ponte sull'Adige ed il conseguente previsto spostamento dello stadio, potrà completarsi il nuovo sistema viabilistico di tutta l'area, che permetterà tra l'altro, di alleggerire il carico di traffico di via Sanseverino nel tratto prospiciente palazzo delle Albe ed il parco.

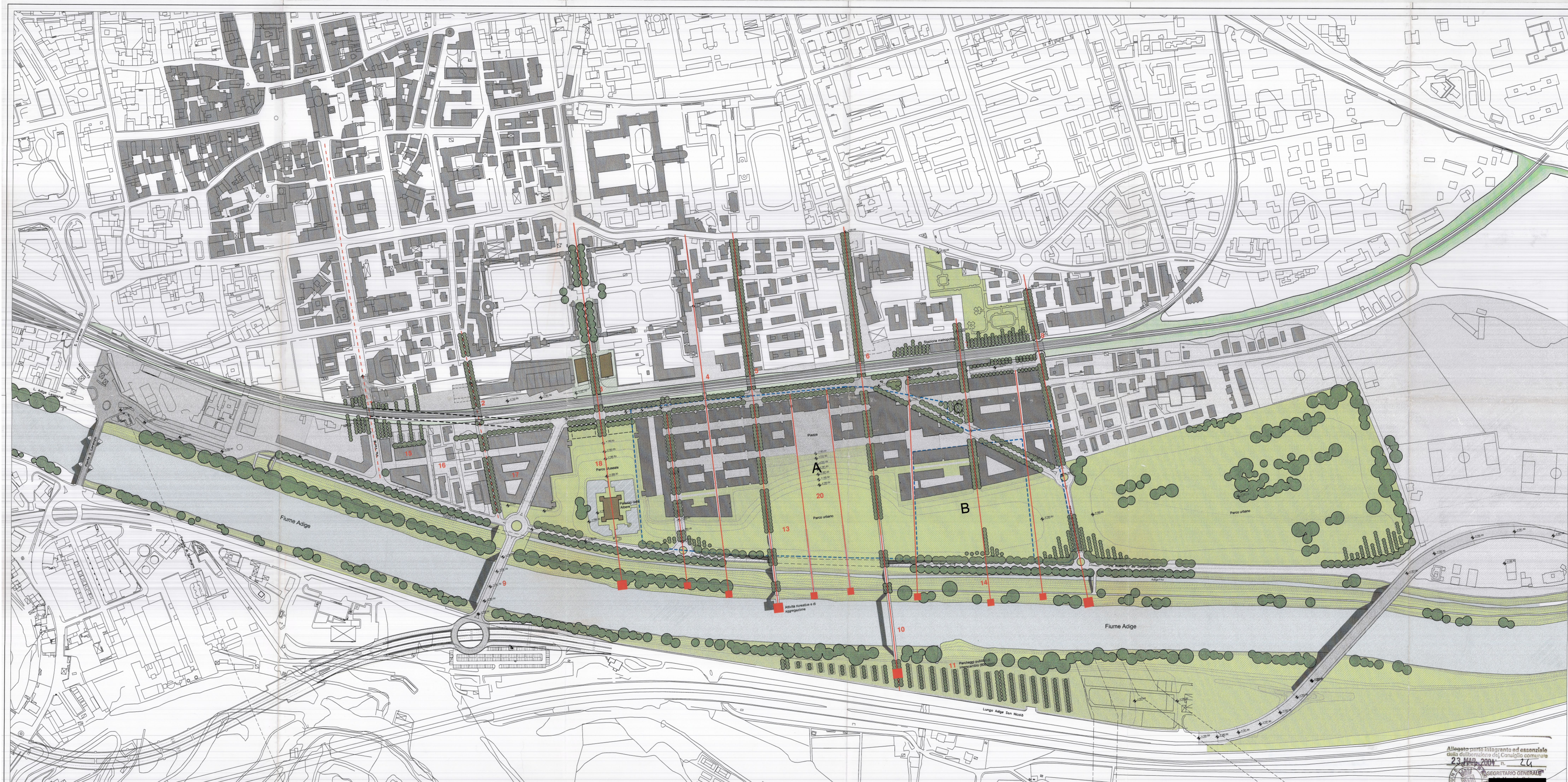
#### **Tavola 3 e 4: Sezioni trasversali A-A e B-B**

Contiene:

- a) I limiti di proprietà delle aree A, B e C (tratteggio blu);
- b) Profilo attuale del terreno (tratteggio rosso);
- c) La sagoma degli edifici con l'altezza massima edificabile e il numero massimo dei piani (15.50 m e 5 piani per le residenze e 18.50 m e 6 piani per le altre funzioni).

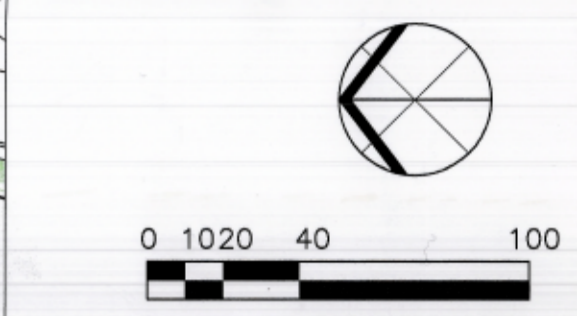
#### **Allegato: Planimetria Area di Intervento e 20 Punti**

Contiene lo studio urbanistico esteso all'Area di Intervento e i 20 Punti, la cui realizzazione è necessaria al funzionamento e all'integrazione del nuovo quartiere con la città esistente.



**20 PUNTI DEL PIANO URBANISTICO**

1. Percorso carrabile Via Verdi
2. Percorso pedonale sotto la ferrovia
3. Percorso pedonale sotto la ferrovia
4. Percorso pedonale sotto la ferrovia
5. Percorso carrabile Via Taramelli
6. Percorso carrabile sotto la ferrovia
7. Percorso pedonale sotto la ferrovia
8. Percorso carrabile Via Monte Baldo
9. Ponte stradale sull'Adige
10. Passerella pedonale sull'Adige
11. Parcheggio pubblico di interscambio
12. Spostamento centrale elettrica FF.SS.
13. Interamento di Via Sansaverino
14. Bonifica dell'Adige
15. Università in P.le Sansaverino
16. Riquadrificazione e Collegamento pedonale
17. Spostamento dello stadio
18. Realizzazione Parco museale
19. Realizzazione Area congressuale
20. Realizzazione Parco urbano



PROGETTO NO. \_\_\_\_\_

NO. \_\_\_\_\_ DATA \_\_\_\_\_ EMESSO \_\_\_\_\_  
 CLIENTE  
**INIZIATIVE URBANE S.p.A.**  
 Via Fersina 23, 38100 Trento  
 C.F. 01615700224

PROGETTO  
**Area ex-Michelin  
 in Trento**  
 Piano guida urbanistico

PROGETTO URBANISTICO E ARCHITETTONICO  
**RPBW**  
 RENZO PIANO BUILDING WORKSHOP  
 Via P.P. Rubens 29, 16158 Genova

Dott. Ing. FLAVIO MARANO  
 Ordine Ingegn. Genova



FASE  
**PIANO GUIDA URBANISTICO**

TITOLO  
**PLANIMETRIA  
 AREA DI INTERVENTO  
 E 20 PUNTI**

DATA \_\_\_\_\_ SCALA \_\_\_\_\_  
 DICEMBRE 2003 1:2000

EMESSO IL \_\_\_\_\_  
 DIS. NO. \_\_\_\_\_ REV. \_\_\_\_\_  
 23 DIC 2003

**ALLEGATO**

Allegato parte integrante ed essenziale  
 della deliberazione del Consiglio comunale  
 del 23 MAR 2004 n. 24  
 SEGRETARIO GENERALE