

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Il futuro dei vetri a bordo degli yacht illustrato da Viraver

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 6th, 2024

L'azienda padovana Viraver, produttrice di vetri strutturali di sicurezza per la sua divisione yachting, nasce negli anni 2000 da un'intuizione di Ennio Mazzarolo, all'epoca titolare della storica azienda familiare Gmp Engineering operante nell'estrusione e stampaggio di materie plastiche. Il capostipite Mazzarolo, oggi presidente Viraver, durante una visita a una fiera della termoidraulica in Germania nel 1999, notò per la prima volta la particolarità dei vetri curvi dei box doccia. Quei vetri curvi dopo pochi anni ma con tanta nuova tecnologia, sarebbero diventati una delle principali produzioni della divisione yachting della nuova azienda Viraver, che ha attualmente 115 dipendenti e una sede di 20.000 metri quadrati di cui 10.000 coperti.

SUPER YACHT 24 entra dentro a questa azienda per conoscere meglio attività e prospettive parlando con Marco Mazzarolo, amministratore delegato Viraver.

Dopo quasi un quarto di secolo dall'inizio di questa produzione come si è evoluto il vostro lavoro?

“Si è evoluto talmente tanto, soprattutto in termini di qualità e controllo, da differenziarsi completamente da quello iniziale. Nel periodo che seguì all'avvio dell'attività capimmo infatti quasi da subito che la concorrenza dalla Cina per quella tipologia di vetro cominciava ad abbassare troppo il prezzo. Per questo, dopo un'accurata valutazione di settori differenti, investimmo in impianti per la produzione di vetri stratificati, ovvero una tipologia di vetro utilizzata dallo yachting, soprattutto per i parabrezza.

Negli anni che sono seguiti ci siamo sempre più specializzati in questo settore riuscendo inoltre a raddoppiare le dimensioni dei manufatti curvati passando dai precedenti 3 metri per 2 agli attuali 6 metri per 3,21 realizzando forme cilindriche, sferiche, elicoidali in un unico vetro, consentendo così la massima flessibilità alle linee delle imbarcazioni moderne, soprattutto sulle timonerie, riducendo moltissimo i montanti e dando una perfetta visibilità esterna. Intanto nel 2006, con ulteriori investimenti in impianti di tempra chimica, abbiamo aumentato di 5-7 volte la resistenza del materiale, e ottenuto il controllo di tutto il processo di produzione di vetri per la nautica, che a quel punto era già diventato il nostro settore di riferimento.”

I vostri vetri, che avete fornito anche a giga yacht, per le loro caratteristiche sono utilizzati solo per gli esterni: cosa è cambiato nel tempo in questo segmento dal lato richiesta?

“I vetri esterni devono proteggere l’imbarcazione, anche dall’affondamento, e da onde di un certo tipo che si infrangono sul parabrezza o sulle murate. Per questo devono avere determinate caratteristiche, innanzitutto di resistenza. Nel settore c’è stata una evoluzione nella richiesta: partendo dal 2003, da quando siamo entrati in questo mercato, venivano già richiesti i vetri stratificati, ma a cambiare negli anni sono stati i regolamenti imponendo determinate condizioni di sicurezza. Come Viraver siamo membri del comitato Iso 11336, che crea queste normative. La norma Iso 11336 in particolare, che riguarda soprattutto le barche sopra i 24 metri, in base alla tipologia dell’imbarcazione e a dove verrà installato il vetro (a scafo, come oblò o come parabrezza, o laterali o skyline, porte di poppa, etc.) prevede dei calcoli per determinare la composizione e quindi lo spessore finale del vetro. Seguendo tutte le indicazioni del regolamento ed eseguendo test specifici con prove di rottura del vetro messo sotto sforzo, si ottengono dei valori da inserire in formule matematiche che permettono di ridurre lo spessore del vetro in sicurezza e quindi, in definitiva, il peso di quello che è il prodotto che verrà installato.”

Per quali tipi di imbarcazioni lavorate maggiormente?

“Lavoriamo per tutte, dalla più piccola, che è il taxi di Venezia, fino alle più grandi. Ovviamente l’azienda sviluppandosi e crescendo punta sempre più a progetti di grandi dimensioni, ma di alcuni prodotti abbiamo linee dedicate anche alle imbarcazioni di barche da 30-40-50 metri. I nostri impianti che riescono a produrre anche vetri molto grandi, come le vetrate laterali di sei metri, sono dedicati maggiormente a yacht di grossa taglia.”

E con quali paesi lavorate in particolar modo?

“Il nostro è stato un percorso iniziato nel mercato italiano, in particolare nei giga yacht, che ci ha dato la possibilità di farci conoscere dai grandi costruttori esteri del Nord Europa. Il mercato estero è comunque in forte crescita e si sta aprendo anche a Oriente e Stati Uniti.”

Cosa c’è allo studio a livello di novità nel vostro settore?

“I giga yacht richiedono sempre più vetrate sommerse, o semisommerse dall’acqua. In realtà la prima fornitura in assoluto di questo tipo, che riguardava due vetrate su un’imbarcazione sopra i 100 metri, è nostra ed è avvenuta nel 2011. A quella ne sono seguite altre e abbiamo inoltre allo studio nuovi progetti di cui purtroppo, i cantieri, a tutela dei loro armatori, non ci autorizzano a parlare. Possiamo comunque dire che negli ultimi anni, la richiesta è andata e continua ad andare verso questo tipo di vetrate, oltre che verso dimensioni sempre più grandi, da inserire anche sull’opera viva dello scafo. Qui le vetrate strutturali hanno sostituito quelli che un tempo erano gli oblò ovali e rettangolari. Negli ultimi anni i regolamenti hanno dato la possibilità anche di rimuovere le storm shutter (corazze interne in acciaio su misura per le finestre situate in alcune zone dello yacht – di cui questo deve essere dotato per legge – che sostituiscono il vetro in caso di danneggiamento causato da onde anomale o altro) e di realizzarle direttamente in vetro, aumentandone moltissimo la resistenza attraverso studi e calcoli ad hoc. Il non dover stivare più queste corazze sullo yacht offre inoltre il grande vantaggio di liberare da volumi importanti e tonnellate di peso spazi utili per lo stivaggio di altro materiale. “

La tendenza ad aumentare l’utilizzo del vetro nello yacht crea problematiche?

“Il sole riscalda la superficie del vetro e con vetrate sempre più grandi si crea come un radiatore interno allo yacht. Per questo siamo riusciti negli ultimi 6-8 anni a sviluppare tecnologie che abbattano del 35-40% la trasmissione del calore verso l’interno evitando così il sovrautilizzo del

climatizzatore, il suo rumore e il consumo dei generatori in linea con le necessità di ecosostenibilità. Tutto questo evitando l'oscuramento del vetro e consentendo all'armatore una visuale perfetta dell'ambiente esterno.”

Da quali superyacht vengono richiesti i vetri tagliafuoco?

“Il vetro tagliafuoco viene richiesto su imbarcazioni sopra gli 80-90 metri per creare dei corridoi di sicurezza interni o esterni che devono essere protetti in caso di incendio; su imbarcazioni fino ai 60-70 metri vengono invece utilizzati solo internamente sulle porte della sala motori o in poche altre applicazioni.”

Quanto incide il ‘vetro’ nell'estetica dello yacht?

“Il vetro è importantissimo. Grazie allo studio e alla ricerca di aziende come la nostra che riescono a produrre grandi vetrate con curvature estreme mantenendo la massima qualità e trasparenza, o indurimento chimico su vetri di 8 metri x 3,21, che è la nostra dimensione massima attualmente tra le più grandi al mondo – con spessori sempre più ridotti – i designer possono realizzare imbarcazioni con forme sempre più innovative e particolari per i loro armatori mantenendo sempre la massima qualità e, in primis, la massima sicurezza. L'aspetto della sicurezza, che curiamo scrupolosamente attuando precisi test indicati dai registri internazionali, è fondamentale perché ormai le vetrate su un'imbarcazione rappresentano una parte veramente importante di superficie; un errore potrebbe portare a una rottura di un vetro e di conseguenza alla precipitazione dell'imbarcazione.”

Quale obiettivo futuro ha Viraver?

“Quello di continuare a crescere e di fornire progetti sempre più importanti spingendo e valutando sempre nuove tecnologie. Il nostro reparto interno di ricerca e sviluppo è concentrato sull'aver vetri sempre più grandi, più leggeri e più sottili possibile, con il massimo abbattimento del calore termico, mettendo sempre la sicurezza e la qualità al primo posto. In fase di studio abbiamo anche tecnologie per produrre energia elettrica attraverso un vetro fotovoltaico totalmente trasparente: collaboriamo per questo anche con aziende esterne, consapevoli che occorreranno ancora alcuni anni per portare questa tecnologia nel mondo dello yachting.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

This entry was posted on Tuesday, August 6th, 2024 at 2:00 pm and is filed under [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.