

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Abbruzzese (Inglas Vetri) “Superato il limite storico del vetro, la fragilità”

Nicola Capuzzo · Monday, March 16th, 2026

Inglas Vetri nasce nel 1974 a Santa Maria a Monte, in provincia di Pisa, come vetreria artigiana e oggi opera nel settore dello yachting sviluppando superfici vetrate su misura per scafi, sovrastrutture e ambienti interni con applicazioni che spaziano dal nuovo al refit. La produzione comprende vetri stratificati, temperati chimicamente e soluzioni a controllo della trasparenza. SUPER YACHT 24 ha intervistato Graziana Abbruzzese, a.d. dell'azienda, per approfondire l'evoluzione tecnologica del vetro nello yachting e le nuove richieste di cantieri e designer.

Quali sono le principali novità di prodotto su cui state lavorando?

“Sono tre i prodotti che ci distinguono. Il primo si chiama One Way ed è il nostro fiore all'occhiello, diventato uno standard a bordo dei modelli Bluegame. È un vetro pensato per garantire la privacy: impedisce di guardare all'interno, mentre dalla cabina permette di godersi il panorama. Stiamo poi lavorando su Sunblock, un vetro che se riscaldato dai raggi del sole diventa opaco. È ideale per gli hard-top perché blocca i raggi Ir e Uv garantendo il comfort all'interno e sotto al vetro. Quando il sole tramonta e la temperatura cala, torna trasparente permettendo di vedere fuori. Il terzo è lo Switch, un vetro che consente di variare il suo grado di trasparenza, da totale ad opaco, con tutte le gradazioni intermedie. È utilizzato soprattutto per applicazioni interne, ma contiamo di presentarlo in modo adeguato anche per le vetrate esterne dell'imbarcazione”.

Ha citato Bluegame, può spiegare le caratteristiche dei vetri One Way?

“Dall'esterno risultano quasi invisibili e identici al colore dello scafo. Dall'interno invece il vetro si presenta nero, ma la vista viene catturata dalla trama dei forellini trasparenti e l'occhio cancella il nero della pellicola, percependo solo la luce e quindi l'esterno”.

Come stanno evolvendo le richieste di cantieri e designer?

“Negli ultimi anni l'evoluzione è stata esponenziale. Abbiamo superato il limite storico del vetro, cioè la fragilità, inserendo plastici rigidi come l'Sg (Sentryglas, n.d.r.) e utilizzando la tempera chimica e termica. In alcuni casi il vetro è diventato praticamente indistruttibile, soprattutto quelli applicati sugli scafi, dove si utilizzano plastici da 3.04 o 4.56 mm (interlayer strutturali di grande spessore, n.d.r.). Questo ha permesso di allargare gli orizzonti: oggi le sovrastrutture sono quasi tutte in vetro e trovarsi seduti in uno yacht con una visione a 360 gradi del mare è una sensazione bellissima. Lo stesso vale per le cabine e la zona notte, dove si riesce ad avere la visione del mare a filo d'acqua, migliorando notevolmente la qualità della vita a bordo”.

Quali sono le innovazioni che stanno cambiando il settore?

“La vera rivoluzione riguarda la possibilità di installare vetri anche esterni che garantiscano la privacy regolando il grado di opacità. È una tendenza forte, come già avvenuto con il One Way, che permette di eliminare le tende e utilizzare il vetro anche come elemento funzionale alla privacy. L’altra grande rivoluzione è l’utilizzo di plastici resistenti che ha consentito di ampliare le superfici vetrate, cambiando il concetto di vetro nello yacht”.

Il peso del vetro è un problema?

“Il tema del peso esiste, ma è stato in parte risolto grazie a plastici molto rigidi e resistenti che permettono di ridurre gli spessori rispetto ai vetri monolitici o stratificati con plastici più morbidi, alleggerendo il peso complessivo”.

Che ruolo hanno oggi i vetri nella riduzione dei consumi energetici?

“Esistono interlayer e vetri che respingono i raggi solari e garantiscono isolamento termico, anche per imbarcazioni che navigano nei mari del Nord e necessitano di protezione dal freddo. Si possono realizzare vetri termici più complessi come costruzione, ma molto efficaci. A questo si aggiunge il nostro Sunblock che ha plastici capaci di schermare i raggi Ir e Uv, aumentando il comfort interno”.

La qualità ottica su grandi pannelli è un aspetto fondamentale.

“I cantieri sono sempre più sensibili a questo tema. Per i vetri curvi utilizziamo la tempera chimica, che indurisce il vetro senza alterarne la qualità ottica. Le alterazioni sono tipiche della tempera termica, soprattutto nei vetri piani o curvi, perché il processo a 650° e il raffreddamento rapido, oltre al passaggio sui rulli, segnano il vetro. I cantieri più importanti richiedono quasi sempre la tempera chimica anche per grandi vetrate piane proprio per evitare alterazioni ottiche”.

Cosa richiedono oggi i cantieri?

“È fondamentale essere preparati sul rilievo delle matematiche e sullo sviluppo dei disegni 3D. Oggi si lavora quasi esclusivamente su rilievo e modellazione 3D, anche per vetri curvi. Inoltre serve grande velocità: spesso dobbiamo riprogrammare la produzione per un vetro rotto, una barca che deve varare o partire. Organizzazione e rapidità sono fondamentali”.

Conta di più la qualità tecnica o il prezzo?

“A questi livelli conta sicuramente la qualità, senza dimenticare il prezzo. Il fatto che i cantieri si stiano spostando verso la tempera chimica anche per vetri piani, nonostante i costi più elevati, dimostra che si privilegia la qualità”.

C’è un progetto che considera un vostro fiore all’occhiello?

“Tra i più importanti cito l’Heesen Quinta Essentia, superyacht che ha numerose porte esterne affacciate su terrazzini, tutte curve con doppia stratifica e vetro termico. Inoltre lavoriamo tramite aziende che realizzano oblò e vetri per molti modelli Riva, Ferretti e recentemente Sunreef”.

Il tema della sostenibilità ha inciso sulla produzione?

“Sì, è un tema su cui tutti dobbiamo sensibilizzarci. Abbiamo introdotto depuratori che permettono di riutilizzare l’acqua, arrivando quasi a consumo zero, nonostante l’elevato utilizzo nei processi di molatura. Stiamo inoltre lavorando sull’eliminazione di materiali inquinanti, ad esempio nella ricerca di vernici per la serigrafia sui bordi sempre più performanti ma meno impattanti”.

Quali sono i vostri principali mercati?

“Sicuramente quello italiano e forniamo vetri anche in Polonia e Regno Unito. Ma i cantieri più importanti del mondo sono i nostri, la nautica parla italiano”.

Come si posiziona l'Italia nella competizione internazionale?

“Nel settore nautico primeggiamo grazie a qualità e flessibilità. La nostra mentalità evita la standardizzazione, che non è gradita. Le imbarcazioni devono essere uniche per l'armatore, e questo richiede adattabilità nelle curvature, dimensioni e soluzioni. Le altre nazioni tendono a standardizzare, noi abbiamo un'inventiva che ci distingue”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

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

This entry was posted on Monday, March 16th, 2026 at 3:41 pm and is filed under [Interviste](#), [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.