

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Barovier (Fabrica): “Pronti a diventare leader nei superyacht a vela e nei multiscafi”

Nicola Capuzzo · Monday, March 23rd, 2026

Cavi per il Baltic 142 Canova, sartiame per i due nuovi Sunreef 100 e un refit in carbonio per Atalanta, lo storico scafo di Elio Petracchi: Fabrica, la società fondata a Valencia nel 2020 dal velista italiano Alberto Barovier, si consolida nei segmenti dei superyacht a vela e dei grandi catamarani. SUPER YACHT 24 ne ha parlato con il suo a.d. e fondatore.

Qual è il target di imbarcazioni e quali mercati servite?

“Il range delle imbarcazioni che possiamo assistere è abbastanza ampio. Abbiamo un capannone e la possibilità di fare cavi fino a 85 metri, per cui possiamo partire da un 20 piedi – per esempio siamo fornitori ufficiali delle sartie del Persico 69F Sailing – fino a 50 metri. Abbiamo realizzato cavi per il 47 metri Asolare, per il 52 metri Dona Francisca e per i due Wallycento. Dove ci sentiamo particolarmente forti, oltre alle barche di queste dimensioni, è sul segmento più racing. Le nostre dimensioni aziendali ci permettono di essere competitivi e veloci nella produzione di cavi di qualsiasi tipo e di altissima qualità”.

Alberto quali sono le ultime innovazioni del sartiame?

“Nel mondo delle sartie l’innovazione procede a ritmi contenuti. Non ci sono stati materiali nuovi né sistemi costruttivi significativamente diversi rispetto a quelli già in uso. Il carbonio è quello, le tecniche di lavorazione sono sostanzialmente le stesse. A questo si aggiunge una certa tendenza del mercato – armatori e comandanti compresi – a preferire soluzioni già collaudate: è un settore storicamente prudente, in cui il cambiamento si afferma con lentezza. In questo scenario, il vantaggio competitivo si gioca su altri fattori: attenzione al cliente, cura del dettaglio e tempi di consegna. Grazie a una struttura produttiva agile, riusciamo a spedire in media in 3-4 settimane dall’ultima specifica, rispetto alle circa 8 settimane di altri operatori. L’altro elemento che ci distingue è l’approccio al lavoro: una ricerca continua di leggerezza, resistenza ed estetica che cerco di trasmettere a tutto il team. L’obiettivo è sempre migliorare, e quando il risultato non è all’altezza degli standard che ci siamo dati, si ricomincia”.

Può raccontarci alcuni progetti recenti particolarmente significativi?

“Abbiamo fatto il sartiame per i due nuovi Sunreef 100. Per noi il mercato dei catamarani è molto

importante e vogliamo diventare leader in quel segmento. È stata una bella avventura: sono catamarani grandi, con cavi importanti. Stiamo inoltre realizzando un ‘side rigging’ in carbonio per il refit di Atalanta di Elio Petracchi, una barca storica ma ancora performante. Abbiamo fatto anche i cavi antitorsione per il Baltic 142 Canova e da questo lavoro è nata un’amicizia con il project manager Mattia Belleri a cui ho proposto di entrare in società per sviluppare CrewMateAI, una nuova applicazione basata su intelligenza artificiale per la gestione e manutenzione delle imbarcazioni”.

Quali sono gli aspetti distintivi di Fabrica?

“Basta entrare nel nostro capannone: è una sala operatoria, tutto immacolato, pulitissimo, tenuto al meglio. Il posto dove lavori riflette le ambizioni e il modo di lavorare, un luogo dove le persone si sentono a loro agio e dove tutto in ordine e organizzato. Fabrica è organizzata in questo modo e il nostro prodotto ne è la conseguenza. In quattro anni abbiamo fatto molto e il primo lo abbiamo investito per mettere a punto tutte le macchine, che sono state disegnate e costruite da noi, macchine che non tutti oggi possiedono”.

Cosa significa in termini concreti?

“Non tutti hanno questa tecnologia perché deriva dalla nostra personale e lunga esperienza di lavoro. Per arrivare al risultato finale abbiamo fatto tante prove e sbagliato parecchio. Non è stato un percorso semplice, ma oggi possiamo proporre prodotti allo stesso livello, e in alcune applicazioni superiori, rispetto ai principali concorrenti nei full link cables e cavi di qualsiasi tipo in Pbo, Dyneema, Kevlar e carbonio come sartie, paterazzi, stralli e cavi antitorsione per le vele di prua”.

Dal punto di vista tecnico come sono realizzati i vostri cavi e quali vantaggi hanno?

“Siamo specializzati in cavi con fibre unidirezionali, mentre quelli tradizionali hanno l’anima realizzata con fibre intrecciate. All’interno di un involucro realizzato con materiali come Technora o Dyneema, inseriamo un’anima di filo unidirezionale, cioè con una sola direzione e non intrecciata: si fissano due punti alla misura predefinita e una macchina ruota intorno a questi punti depositando il filo del materiale scelto – carbonio, Dyneema, Kevlar o Pbo. Il numero di giri viene definito dall’ingegnere attraverso il nostro software in funzione del carico di lavoro e dell’utilizzo previsto. La differenza principale è nell’allungamento: nei cavi intrecciati le fibre non sono perfettamente allineate e quando il carico aumenta tendono ad allinearsi alla direzione di tiro e questo genera allungamento. Su una drizza o un paterazzo questo incide sulla forma della vela o sulla regolazione dell’albero. Quando invece le fibre sono già disposte in senso longitudinale non hanno quello stiramento, perché sono già nella loro posizione naturale di carico. A parità di diametro, o anche con diametri inferiori, il cavo risulta molto meno elastico, praticamente quasi zero”.

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 23rd, 2026 at 12:00 pm and is filed under [Interviste, 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.