

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Mazzarolo (Viraver): “Dispersioni termiche ridotte di oltre il 50%”

Nicola Capuzzo · Monday, June 1st, 2026

Fondata nel 2000 e con sede a San Pietro Viminario, nel distretto padovano specializzato nella lavorazione del vetro, Viraver progetta e produce vetri piani e curvi di grandi dimensioni, sistemi strutturali, soluzioni ad alte prestazioni per controllo termico e ottico affiancando cantieri e designer dall’analisi alla posa in opera con gestione ‘chiavi in mano’ dei progetti. SUPER YACHT 24 ha incontrato Marco Mazzarolo, amministratore delegato di Viraver, per un approfondimento su tecnologie, processi e prospettive nella nautica.

### Quali sono gli elementi che definiscono l’approccio di Viraver allo yachting?

“Viraver è un’azienda a conduzione familiare con una solida organizzazione manageriale e una forte vocazione all’innovazione. Uno dei nostri principali punti di forza è avere tutti gli impianti e le attrezzature all’interno dei nostri stabilimenti, questo consente di mantenere il controllo di processi, tempi produttivi e garantisce elevati standard qualitativi e un approccio flessibile verso il cliente: la costruzione di uno yacht, soprattutto nei superyacht, è complessa, e in fase di allestimento il cantiere può richiedere delle modifiche. Nella gestione delle commesse proponiamo un servizio “chiavi in mano”, che parte dalle attività di pre-progettazione e si estende fino all’installazione e all’assistenza post-vendita. Grazie ai rapporti diretti con i principali registri come Rina, Lloyd’s Register, American Bureau of Shipping (Abs) e Bureau Veritas, riusciamo a gestire anche la parte di test e certificazioni in casa”.

### Su quali tipologie di prodotto si concentra l’attività?

“Il nostro punto di forza è il vetro curvo. Partendo anche dal nome Viraver, che richiama il termine nautico virare, il cuore della nostra attività è proprio il vetro curvo, anche di grandi dimensioni. Oggi arriviamo a 6 metri per 3,21 e siamo in grado di curvare grandi lastre e realizzare vetrocamere curve, sia cilindriche sia sferiche, oltre ai grandi vetri piani, sempre con un piano qualità molto elevato”.

### Quali sono le principali esigenze di cantieri e progettisti?

“Si progettano yacht sempre più efficienti per cercare di abbassare i consumi e renderli più green possibile. I miglioramenti sono concreti e misurabili: dal punto di vista strutturale, le tecnologie più

recenti permettono spesso di ottenere le stesse prestazioni meccaniche con vetrate sensibilmente più leggere, con riduzioni di peso che possono arrivare indicativamente al 15/25%, a beneficio dell'efficienza complessiva dello yacht. Sul piano energetico, rispetto a un laminato tradizionale, le soluzioni più evolute consentono di ridurre le dispersioni termiche anche di oltre il 50%, migliorando l'isolamento e contribuendo alla diminuzione dei carichi di climatizzazione. Anche il controllo solare ha fatto passi avanti importanti: oggi è possibile ridurre in modo significativo l'energia solare entrante, passando da valori tipici intorno a 50% fino a circa 37%. Dal punto di vista acustico, le tecnologie di laminazione avanzata permettono di incrementare l'abbattimento sonoro di 3/6 dB rispetto a configurazioni standard, un miglioramento percepibile soprattutto nelle cabine e nelle aree di relax. L'obiettivo non è più soltanto soddisfare i requisiti normativi, ma progettare la superficie vetrata come un vero elemento attivo di comfort, efficienza e sostenibilità”.

### **E le principali performance richieste?**

“La riduzione del peso, del calore e del rumore. Questi risultati si ottengono lavorando sulle composizioni dei vetri integrando le tecnologie più avanzate disponibili sul mercato, rispondenti alle norme dai registri navali.”

### **Sono tecnologie nuove per lo yachting?**

“Non tutte sono nuove, capita che alcune tecnologie utilizzate in altri settori le ri-adattiamo per il mondo dello yachting, che non è il nostro unico settore, ma è il principale. L'azienda è stata strutturata proprio per questo, tutti gli impianti e le attrezzature sono pensati per lo yachting”.

### **Ci sono tecnologie emergenti che potrebbero arrivare in futuro?**

“I laboratori stanno testando moltissime tecnologie, come i vetri che producono energia elettrica, ma oggi parliamo di test di laboratorio su piccolissime dimensioni. Gli investimenti sono elevati e l'ambiente marino, con sollecitazioni continue, calore, salsedine e differenze di esposizione al sole, rende tutto più complesso. È un tema interessante, ma ad oggi non c'è ancora qualcosa di realmente applicabile su larga scala”.

### **Quanto conta la ricerca e sviluppo?**

“È fondamentale, investiamo costantemente in ricerca e sviluppo. In ogni nuovo progetto c'è una fase di ricerca e sviluppo, ed è uno dei nostri punti di forza”.

### **Quali sono le criticità nella gestione di pannelli molto grandi e curvi?**

“Le criticità sono numerose, sicuramente la gestione dei vetri con l'aumento delle dimensioni e di conseguenza dei pesi comporta delle complicazioni. Grazie agli investimenti in attrezzature e impianti di ultima generazione Viraver riesce a gestire queste lastre di grandi dimensioni e curvature estreme garantendo prodotti di qualità eccellente. Un'altra criticità è la qualità intrinseca del prodotto: facciamo una selezione severa del materiale in ingresso per garantire in uscita un prodotto di altissima qualità”.

### **Che ruolo hanno oggi le normative e il vostro coinvolgimento nei comitati Iso?**

“Essere membri del comitato Iso, di cui fanno parte anche cantieri e registri, permette di condividere con il comitato il nostro Know-how. Si parla e discute di nuove tecnologie e nuovi

modi di progettare. Ad esempio, fino a qualche anno fa per i vetri a scafo esisteva l'obbligo di avere le corazze di metallo, che oltre al peso portavano via uno spazio importante per lo stivaggio. Con le ultime revisioni della norma 11336 c'è la possibilità di rimuovere le corazze in metallo utilizzando le cosiddette 'glazing deadlight', per navigare in sicurezza liberando lo spazio a bordo che era destinato per lo stivaggio delle corazze in metallo”.

**Benetti Luminosity è uno dei vostri case history più noti.**

“È l'unico progetto al mondo ad avere vetri tagliafuoco senza gel intumescente. In collaborazione con il cantiere abbiamo certificato un sistema tagliafuoco, Viraflame, che a differenza dei vetri con gel non cambia stato a temperature elevate. Oltre ai vetri tagliafuoco, su Luminosity l'acustica e il calore erano due challenge importanti: sono tutti vetri extra chiari in cui abbiamo utilizzato interlayer specifici per abbattere calore e rumorosità. Parliamo di circa 800 metri quadrati di superficie vetrata”.

**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, June 1st, 2026 at 3:30 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.