

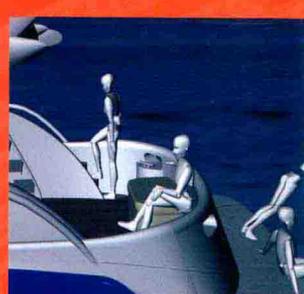
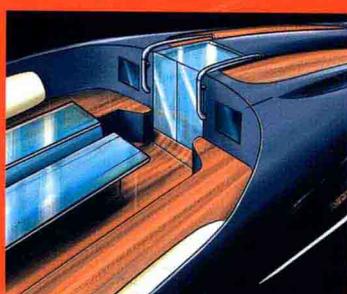
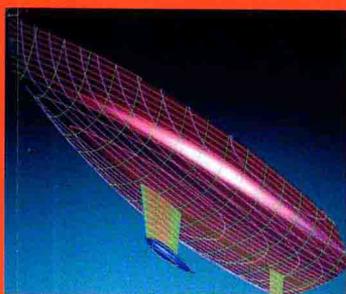


游艇及水上环境设计系列丛书

Yacht Design: dal concept alla rappresentazione

游艇设计

——从概念到实物



[意大利] Massimo Musio-Sale 编著
涂山 等译



中国水利水电出版社
www.waterpub.com.cn



游艇及水上环境设计系列丛书

Yacht Design: dal concept alla rappresentazione

游艇设计

——从概念到实物

[意大利] Massimo Musio-Sale 编著

涂山 等译



中国水利水电出版社
www.waterpub.com.cn

·北京·

Original version 978-88-481-2302-0 Yacht Design-Dal Concept alla Rappresentazione by Massimo Musio-Sale 2009 (c) Tecniche Nuove S.p.A-Via Eritrea 21-20157 Milan-Italy.
北京市版权局著作权合同登记号：图字 01-2015-8594

内 容 提 要

本书讲解了游艇设计的概念及其深化，是从船体设计到内部舾装的易入手的设计宝典。本书由3部分组成：第1部分清晰地介绍了游艇的概念、分类及其命名，以概述的方式回顾游艇发展的历史以及风格变迁，着重展现地中海式设计风格的特质以及具有代表性的案例；第2部分通过详细的分析和专题论述，介绍游艇的设计要点及其中的奥秘；第3部分则系统地讲解游艇设计中的数字化设计手段以及软件应用，通过计算机辅助和协助设计，并用数字技术模拟测试船体的性能。本书从概括到具体、从外观设计到内部家具设计，为读者解答如何开始当代风格的游艇设计、必要的设计工具及现代化的设计手段、如何设计帆船和游艇、其设计的共通点及差异，以及大型游艇及其携带的小型补给船的整体设计。本书是在游艇设计这个崭新的领域中富有时代意义的设计宝典。

图书在版编目（C I P）数据

游艇设计：从概念到实物 / (意) 马西莫·莫西奥 (Massimo Musio-Sale) 编著；涂山等译. — 北京：中国水利水电出版社，2017. 4
(IYNED游艇及水上环境设计系列丛书)
ISBN 978-7-5170-5368-2

I. ①游… II. ①马… ②涂… III. ①游艇—设计
IV. ①U674. 910. 2

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第093197号

| | |
|-------|--|
| 书 名 | IYNED游艇及水上环境设计系列丛书 游艇设计——从概念到实物 YOUTING SHEJI——CONG GAINIAN DAO SHIWU |
| 原 书 名 | Yacht Design: dal concept alla rappresentazione |
| 原 著 者 | [意大利] Massimo Musio-Sale |
| 译 者 | 涂山 等 |
| 出版发行 | 中国水利水电出版社 (北京市海淀区玉渊潭南路1号D座 100038) 网址: www.waterpub.com.cn E-mail: sales@waterpub.com.cn |
| 经 售 | 电话: (010) 68367658 (营销中心) 北京科水图书销售中心 (零售) 电话: (010) 88383994、63202643、68545874 全国各地新华书店和相关出版物销售网点 |
| 排 版 | 中国水利水电出版社装帧出版部 |
| 印 刷 | 北京博图彩色印刷有限公司 |
| 规 格 | 210mm×270mm 16开本 28印张 416千字 |
| 版 次 | 2017年4月第1版 2017年4月第1次印刷 |
| 定 价 | 280.00元 |

凡购买我社图书，如有缺页、倒页、脱页的，本社营销中心负责调换
版权所有·侵权必究

中译本序

提到“游艇设计”，在中国这个行业处在刚起步阶段，虽然国内已经有相当数量的造船厂，也有相关设计个案，但在“设计”这一重要环节中还远未形成应有的态势。欧洲的游艇设计起步早，现早已进入成熟阶段，引领着国际的游艇设计趋势，相对的，国内除了船体设计以及轮机、船舶工程外，在“游艇设计”领域，建设一个基础、完整而系统的专业设计体系势在必行。

《Yacht Design: dal concept alla rappresentazione》一书是意大利米兰理工大学游艇设计专业的教材，一直以来都是游艇设计师关注和参考的重要书籍，该书翔实、全面、独具风格、自成体系，在国际上颇有声誉。但因为原书为意大利文写作，多年来既无英文版更无中文版，对想要学习游艇设计的中国设计师和学生来说，只能望洋兴叹。欣喜的是，这次终于几经努力，集合了多位国内外游艇设计行业人员、清华美院以及清华游艇及水上环境设计研究所的力量，完成了该书的中文翻译工作。

清华大学美术学院设计学科一直走在中国设计的前沿，努力培养肩负中国设计发展使命的中坚力量，大到交通工具设计，小到一个 logo 的设计，涵盖衣食住行用各个方面。而如今，在弘扬海洋文化的国家战略方面，船舶和游艇设计就自然成为热点，应对发展需要及时培养顶尖的设计人才是设计类高校的重要使命，既是机遇也是挑战。中译本《游艇设计——从概念到实物》的出版，是朝向目标走出的可喜而重要一步。

鲁晓波

清华大学美术学院院长，教授

清华大学艺术与科学研究中心主任

中国美术家协会理事

中国工业设计协会副会长

意大利创造之烛

Silvia Piardi

米兰理工大学教授

前CCS船舶及航海设计硕士项目主席

前游艇设计硕士项目主任

设计系主任

意大利设计国家会议主席

20世纪50—60年代，意大利船厂开始在欧洲到美国的远洋航线邮轮的建造上处于世界领先地位。船厂之间的竞争很大程度上在快速和舒适上做文章。这一方面是为了让乘客能驱除远洋航行的恐惧感，另一方面也是为了迎合当时的品位。邮轮的室内设计往往尽可能地贴近中产阶级的住宅和大型酒店的设计风格，选用传统的巴洛克、洛可可或毕德迈尔风格的家具。邮轮的设计成为了文化和不同阶层生活方式的象征。在这样的背景之下，一批优秀的设计师将最新的设计理念与风格独具的创新设计带到了设计方案之中。这其中最知名的莫过于米兰建筑师佐·邦迪（Gio Ponti），他的设计为邮轮的室内设计带来了一阵清风，将邮轮设计带入到当代设计文化的殿堂。

很多作者将当代意大利设计的起源归结于那些年跨大西洋航运的大规模订单——高水平的设计师们设计了数以千计的家具单品，在一定程度上带动了高端设计业的发展，也提升了一批至今仍活跃在市场上的公司。创意与文化的碰撞，加上现代化的生产线的发展，使产品价格也随之节节增长，而一些对设计充满热情，又有优秀的技术特长和卓越的创新能力的企业开始崛起。

秉承跨大西洋航海业的光辉传统，意大利造船业在第二次世界大战后获得了长足的发展，并在 21 世纪初期随着业界对大型船只的需求激增而爆炸性地增长。意大利造船业在欧洲一直处于领导地位，并在全球范围内的大型游艇产业部门中排名第一，从业人员数以万计，其创造的经济价值不仅仅局限于游艇制造，还延伸到生产系统的周边，涵盖了部件、装饰品等其他相关产业。

然而从 2008 年下半年开始直到 2015 年年初，游艇产业迎来了前所未有的低潮期，主要问题在于游艇业刚好经历了前所未有的销售高峰，正是需要大笔贷款的时候（虽然也不是完全没有征兆，比如存在对租赁市场的夸大）。2008 年，游艇业的总成交额高达 61.8 亿欧元，当时的盛景可见一斑。

然而在雷曼兄弟公司倒闭之后，之前的成就都付之一炬。这一事件成了全球性经济危机的开端，其对游艇业的影响很快在 2008 年 10 月 4—12 日举行的第 48 届热那亚船展中显现出来。热那亚船展自创立之初一直是业内规模最大、最具观赏性的盛会，然而这一次，却鲜有客户有购船意愿，随后甚至完全消失了。直至今日，意大利游艇业的客户才恢复到维持产业延续的最小规模。不仅如此，行业的销售额跌幅超过一半（2014 年降至 24.7 亿欧元）。有一些船厂关闭了，另一些进行了重组，一部分传统大品牌则调整了他们的商业对策。然而虽然经历重大变革，意大利游艇业仍然在苦苦支撑并保持其领导地位，特别是在世界大型和超级游艇设计和制造行业的领导地位。

维持游艇业产品创新的基础一直在变化。要延续意大利在游艇、帆船的设计及制造领域的领导地位，我们必须综合考虑一系列的连带因素，并要在传统与创新之间求取微妙的平衡。

传统是我们坚实的宝藏，但仍有诸多方面亟待我们去发掘。宝贵的技艺与记忆，深藏在我国各地的手工艺人之中，而这笔财富正是意大利设计无尽的活力源泉，即从造船传统中创新的能力，开发新船型与新设计方法的能力。它使我们更有能力将地面建筑所用到的创意、想法、风格、材料和更广阔的构想转化到船舶设计中来。

和欧洲北部国家严谨的船厂非常不同的这种微妙的平衡，是意大利设计的创新之光，必须要小心呵护、细心培养。

专业训练变得相当重要，尤其是对培养能全面理解船舶设计各方面知识的设计师而言更是如此。坚实的技术知识基础，深厚的人文素养、对当代设计语言的敏感度都是在国际市场的浪潮中保持不败的重要素质。

1989年以来，我们开始在米兰理工大学进行实验性的船舶设计培训。我们已成功组织了一系列以运动激情、生活态度和专业素养为主题的全球性会议。

这些年来，我们有幸与热那亚大学的同仁们一起组建了相关院系并筹备了教育设施。一方面，米兰理工大学游艇设计硕士项目迎来了第15个生日，2016年有来自世界各地的25名学生从这里毕业。该项目是米兰理工大学为期一年的硕士项目，毕业之后学生们可从事与课程项目相关的建筑、设计、工程和经济等行业。近年来，也有不少学生任职于专业公司，担任项目助理、船厂生产助理、生产经理、质量控制经理等。

另一方面，航海船舶设计硕士项目到去年为止已满10年。学校位于著名的五渔村附近，风景宜人。该项目为两年的大学学习，学生可选择设计、专业课程及在船厂和专业公司参与实践等。一批踌躇满志的学生已经开始从船舶设计研究业内出发来推动创新变革了。

然而我们在教学过程中最常遇到的问题之一就是学生们的培训教材。行业内的相关专业文献少之又少，我们一直期待着一本内容丰富、实践性强又与时俱进的教材的出现，而本书的出版解决了这一难题。借此中文版出版之际，我也祝愿我们与中国同仁、学生们多年来的深厚友谊能更进一步。

最后感谢本书所有的作者，特别是我的好朋友及同事 Massimo Musio-Sale，感谢涂山教授，为你们这些学科的先行者们献上诚挚的祝福。

Tra gli Anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso, i cantieri navali italiani sono stati ai primi posti mondiali nella costruzione dei grandi transatlantici che portavano le persone dall' Europa alle Americhe. La

competizione che ha visto impegnate le Compagnie armatrici era rivolta alla progettazione di navi sempre più veloci e sempre più confortevoli. In parte per esorcizzare la paura del mare aperto, in parte per adeguarsi ai gusti dell'epoca, gli interni delle navi tendevano ad assomigliare il più possibile alle residenze borghesi e ai grandi hotel, proponendo arredi dei diversi stili, dal barocco, al rococò, al biedermeier. La nave diventava il simbolo della cultura e dello stile di vita delle bandiere di appartenenza e in questo contesto si inserisce l'opera di alcuni grandi progettisti, che hanno introdotto una serie di innovazioni distributive e stilistiche. Tra i primi e i più famosi, il milanese Gio Ponti, che porta a bordo una ventata di novità e disegna interni di nave come palazzi della cultura contemporanea.

Molti autori fanno risalire l'origine del design italiano alle grandi commesse dei transatlantici di questi anni: migliaia di pezzi di arredo, firmati da progettisti di grande livello, hanno significato uno sviluppo del pezzo di serie di alta qualità, che ha fatto crescere aziende tuttora sul mercato. L'incontro della creatività e della cultura con la durezza della linea produttiva e la severità dei prezzi era stato favorito dalla passione, dalla competenza e dalla capacità di innovare degli imprenditori dell'epoca.

Erede della gloriosa tradizione di progetto dei transatlantici, la cantieristica italiana ha costruito dal dopoguerra una solida situazione, che è praticamente esplosa nei primi anni 2000, con la conquista del maggior numero di commesse di barche di grande taglia. L'industria nautica italiana è stata leader in Europa e prima al mondo nel comparto dei grandi yacht, occupando migliaia di addetti e producendo un valore legato non solo alla costruzione degli yacht, ma anche a un fitto tessuto produttivo, un indotto che produce oggetti e accessori che fanno riferimento ad altri settori e che nel cantiere vengono integrati.

Ma dalla seconda metà del 2008 fino all'inizio del 2015, il mercato della nautica ha sofferto come mai era accaduto prima, anche perché i problemi sono arrivati in un momento in cui il comparto aveva acquisito, in Italia,

uno sviluppo senza precedenti (non senza qualche stortura, come l' utilizzo esasperato del leasing) con livelli di vendite mai visti prima, anche di grandi yacht. Lo dimostra il fatto che, nel 2008, il fatturato complessivo della nautica aveva raggiunto i 6,18 miliardi di euro.

Tutto bruciato in un autunno, dopo il fallimento di Lehman Brothers. Era l' inizio di una grande crisi mondiale e il contraccolpo sulla nautica fu immediatamente visibile al 48esimo Salone nautico di Genova del 2008, che si svolse tra il 4 e il 12 ottobre. L' esposizione era forse la più grande e bella mai messa in piedi, mancavano però i clienti pronti ad acquistare le barche. Scomparsi allora e, ad oggi, ancora ai minimi termini in Italia. A dispetto di questa situazione, e di un fatturato più che dimezzato (sceso a 2,47 miliardi nel 2014), la nautica italiana, ha resistito. Vi sono stati molti cambiamenti, alcuni cantieri hanno chiuso, altri si sono riorganizzati, i grandi brand storici hanno rivisto le loro politiche, ma nonostante gli anni di crisi si intravede ancora la volontà di mantenere i primati che caratterizzano la nautica italiana; primo fra tutti la leadership mondiale nel settore dei mega-yacht ma anche, ad esempio, i primati nei grandi gommoni e nel design.

Il comparto ha mantenuto la capacità di innovare, con prodotti sempre in evoluzione.

Mantenere l' attuale leadership italiana nel campo della progettazione e produzione di yacht, a vela e a motore, dipende da una serie di fattori interrelati e da un delicato equilibrio di tradizione e innovazione.

La tradizione è patrimonio concreto dei nostri cantieri, è una ricchezza non ancora dispersa, che si articola su molti fronti. E' capacità tecnica e memoria, radicata nei saperi e nei mestieri che ancora, se pure a fatica, ritroviamo in diverse aree della nostra penisola. Ma accanto a questa ricchezza sta la grande vitalità del design italiano, la capacità di innovare a partire dalla tradizione dei vecchi cantieri e insieme la capacità di inventare dall' origine nuovi modi di vivere la barca e quindi nuovi modi di progettarela. Si aggiunge poi la capacità

di trasferire idee, proposte, stili, materiali e in genere visioni, dal mondo delle architetture di terra a quello delle barche.

Ma questo delicatissimo equilibrio, che ha fatto finora la differenza con i più seri e titolati cantieri dei paesi del Nord, questa leggerezza della creatività italiana, va curata, alimentata conservata. La formazione diventa elemento importante, e in particolare la formazione di un designer che sappia capire a fondo tutti i problemi che ruotano intorno alla progettazione di una bella barca. Solide basi tecniche, ampia cultura umanistica, sensibilità ai linguaggi contemporanei vengono richiesti per stare a galla nel mercato globale.

Dal 1989 abbiamo iniziato, al Politecnico di Milano, a sperimentare formazione sul tema della progettazione per la nautica. Abbiamo organizzato diversi incontri e seminari sul mondo che incrocia passione sportiva, atteggiamenti di vita e professionalità.

Negli anni, grazie al fortunato incontro con i colleghi dell' Università di Genova, abbiamo costruito profili precisi e strutture didattiche organizzate. Da un lato quindi il Master in Yacht Design festeggia il suo quindicesimo compleanno, con un' aula formata da 25 studenti che provengono da tutti i paesi del mondo. Si tratta di un Master di un anno presso il Politecnico di Milano, al termine del quale gli studenti si inseriscono nel mondo professionale in modo differenziato in relazione alla loro precedente formazione, designer, architetti, ingegneri, economisti. In questi anni sono stati ricoperti ruoli di assistente di progetto in studi professionali, assistente di produzione in cantiere, gestore della produzione, responsabile controllo qualità.

E, dall' altro lato, la Laurea Magistrale in Design Navale e Nautico ha compiuto l' anno scorso dieci anni. Situata in una bella sede vicino ai panorami eccezionali delle Cinque Terre, offre una formazione universitaria di due anni, con l' alternanza di corsi progettuali e specialistici e l' esperienza pratica presso cantieri e studi professionali. In questi anni quindi un piccolo esercito di giovani preparati e appassionati hanno innescato un processo di

innovazione dall' interno dei cantieri e degli studi.

Ma uno dei problemi che abbiamo più frequentemente incontrati è stato quello dei testi da consigliare agli studenti. Esiste infatti una letteratura specifica molto limitata, abbiamo atteso a lungo un testo così utile, ricco e aggiornato come quello che qui si presenta. Nella fondazione di una scuola cinese questo testo aiuterà a rinsaldare l' amicizia che ha legato in questi anni i colleghi e gli studenti cinesi e noi.

Un grazie quindi agli autori e in particolare all' amico e collega Massimo Musio-Sale, e un grazie anche a Tu Shan e i migliori auguri per il percorso pionieristico che ha intrapreso.

2016年6月13日于米兰

译者序

从黄土到蓝水这种文明的转变，是河流文明、大一统经济体系向海洋文明、全球化贸易经济体系的转变。中国将目光转移到了大陆以外的海洋及海洋之外的土地，“海洋性国家”的定位和形象一定要明确定义，并要有具体的器物及活动去承载和传递。我们除了去获得海洋的资源以外，还必须给地球上其他的国家及人民贡献经济价值及创造新的文明价值，帮助建设世界文明。中国的成功转型不仅在经济上，更应该在地球文明新发展上有所贡献。采用原始边际效应方式的“红色经济”必然被淘汰，注重局部地区利益的“绿色经济”的伪绿色正在褪去，基于大系统循环模式的“蓝色经济”将是未来的发展方向，同时建立的是新的盈利的定义——盈利不再仅代表经济上的获利，更包括更加美好、适度的生活方式。其社会的价值不仅是以人的价值为基础，更延展至对无限的物质和消费追求的摒弃，追求一种与自然更为和谐的生活方式。价值观的转变不仅带动社会生活的转变，同时也推动了技术使用的价值标准迭代。

不同于技术（成果本身因为可以直接引进），技术背后的消费、使用、管理以及时尚等软性内容的建立是通过和传统地域文化融合而成的，这显然需要时间来形成。游艇设计也理所当然不能只关注造型、材料、空间等问题，更要关注上述软性内容的发展，同时施加影响，并结合使用方式、产品全周期的过程规划和上下游产业的关联等题目来展开研究。游艇设计一定是一种面向大环境而做的设计。我们应该尽量多地借鉴别人已经走过的路，避免简单的复制和照搬，争取能在产业前端介入，充分发挥其对价值判断和技术使用的导向作用，才可能达到蓝色经济的要求，符合可持续发展战略。适应观念的转变，游艇设计要从更快、更高、更强的对性能的和奢华的单向追求，转变为更为重视人的体验，以及对周边环境的反映和对话上来。观念的转变也会改变消费观，游艇作为一种绝对的奢侈品，其展示的作用将会作为一种老派文化遗风而存在，游艇的奢侈更多地体现在

航海中的一种精神放纵或自我炫耀——它当然也是许多人的梦想，也因此高度情感化；它更是一种有古老传统的运动，不仅是一种关乎感官的体验，且使你身体里荷尔蒙水平提高，让你意识到你身体中潜在的动物性本能，从而和这个世界关联起来。不理解游艇背后这些东西的价值，游艇设计无从做起，对游艇的热情也不可能持续。

关于游艇设计的定义，我更愿意借用意大利设计师埃托·索托萨斯的表述：“设计对我而言是探讨生活的一种方式，它是探讨社会、政治、爱情、食物，甚至设计本身的一种方式，归根到底，它是关于建立一场象征生活完美的乌托邦的或隐喻的方式”。游艇固然要涉及动力系统、流体力学、工业及产品设计、空间的组织及室内设计，但它绝对不可以仅作为交通工具来设计，无论游艇的大小，它一定是一种生活方式的设计及传达。从游艇的定义来说，“以娱乐为目的航行”是关键词，用现在的语言来说实际上就是一种航海的体验，要借助船只等器具的物质基础，但身体力行、知行合一的航海精神更为重要。

既要脚踏实地，又要高瞻远瞩，这样更需要从设计教育及培训源头进行梳理建立系统，从这里入手是一种有效的方法。起步阶段，正确的教材及资料由于牵扯行业的定义显得尤为重要。《Yacht Design: dal concept alla rappresentazione》一书是米兰理工大学设计学院游艇设计硕士课程（MYD）的教材之一，书的作者 Massimo Musio-Sale 教授也是游艇设计课程的主要指导老师之一。《Yacht Design: dal concept alla rappresentazione》一书在叙述传统的游艇设计的发展和时，照顾了设计专业的读者和学生，而在造型设计、表达及表现方面也向工程背景的读者和学生倾斜，后续加入了计算机辅助设计及测绘等最新的游艇设计辅助技术，整体上系统全面，作为我国大学的游艇设计专业教材是比较适合的。

在米兰理工大学设计学院院长 Silvia Piardi 教授的推荐之下，2013 年清华大学美术学院游艇设计及水上环境研究设计所（IYNED）成立之后就立即着手准备翻译引进这本教材。翻译团队在业余时间开展工作，大家都付出了巨大的热情和努力，希望能够完成国内第一本较为系统的游艇设计书籍。但限于译者有限的水平，面对繁多的航海专业特有的名词，意大

利语和航海界通行的英文再到中文之间的差异，以及国内并不统一和准确的游艇业内通行的专有名词，书中一定存在不少的翻译问题。另外，合作团队翻译的文风以及词语，虽然经过统筹，限于我本人的有限水平和翻译经验，一定存在不少问题，请读者包涵。即便面对可能的问题，译者仍然希望通过此书对中国游艇设计及教育产生积极的影响，抛砖引玉，通过大家积极的后续参与和工作来建设游艇设计及教育的系统。对书中内容的疑问，在未来也有机会得到修正。

翻译团队以米兰理工大学设计学院游艇设计项目（MYD）毕业回国工作的晓帆、朱立行、我本人及明凯、安杰两位中文很好同时具备设计及航海经验的意大利人，以及刘诗雨组成。后续董月祎也参与了翻译工作。具体的翻译工作是这样分配的：

前言、第1~7章主要由明凯翻译，刘诗雨翻译了注释及图片说明并做了校对及语言调整工作，晓帆做了订正工作；

第8、9章由刘诗雨翻译，涂山做了订正工作；

第10、16、17、18章及专有名词由涂山翻译，晓帆校对；

第11、14、15章由安杰翻译，第11、14章由涂山整理和校对、第15章由朱立行整理和校对；

第12、13、22章由晓帆翻译，涂山校对；

第19、20、21章由朱立行翻译，涂山校对；

第23章、附录由董月祎翻译；第23章由晓帆订正和校对，附录由涂山校对；

最后全书由我做了统稿和修订工作。

《游艇设计——从概念到实物》最终能够成书，离不开各方面的帮助和支持，米兰理工大学设计学院院长 Silvia Piardi 教授、清华大学美术院的鲁晓波院长以及中国游艇工业协会会长杨兴发同志的关心，推进了翻译工作的进展。游艇及水上环境设计研究所的聂影老师、工业设计系的周艳阳老师在过程中都提供了宝贵意见和重要的帮助。两任项目执行人吴婷婷和刘诗雨细致的组织和协调、点点滴滴的帮助都促成了翻译工作。特别要提到该书由中国水利水电出版社引进版权，出版社李亮主任费心联系落

实版权方面的事宜，李康编辑对翻译稿件进行了审读，并耐心督促我们的进展。这些都是我们能最终完成这项工作背后的重要力量。

本书由汪潮涌先生和信中利集团发起成立的清华大学水上环境及帆船教育交流基金提供充足的启动资金，北京市委共建经费提供后续支持，没有他们的支持本书不可能面世，对此我们在将来会用更为努力的工作来表示感谢。

清华大学美术学院游艇及水上环境设计研究所（IYNED）所长

涂山

2016年9月16日



原著序一

Maria Benedetta Spadolini

热那亚大学建筑学院院长

游艇产业属于“意大利设计系统”（Italian Design System, IDS），也是意大利誉满全球的制造业中最受欢迎的领域之一。地中海沿岸的利古里亚地区有着悠久的游艇制造传统，是意大利游艇产业的主角；其生产领域囊括了从大型游艇到小配件生产制造的整个体系。利古里亚海滨的大中小企业形成了极具代表性的意大利游艇产业的缩影，能够代表为大家所欣赏的意大利风格。

Espen Oino 在描述游艇产业时说：“过去船舶是制造的，而如今是设计的。”如今需要在传统手工诀窍的基础上融入设计概念以及生产技术知识。传统工匠也要跟上科技的进步和工业化的思维。

在这个划时代的变革中，专注游艇产业的热那亚大学尝试按照真正的休闲经济需求改变教学大纲。

1990年，热那亚大学建筑学院和工程学院合作创办了意大利第一所航海院校：游艇设计学院（位于拉斯佩齐亚）。随着产业需求的改变以及大学课程体系的改革，如今，热那亚大学设置了两个航海学院（本科和硕士），培养两个方向的专业人才：游艇设计师和游艇工程师。与过去不同的是，无论是为船厂还是为船东工作，由年轻的专业人员组成的多学科团队能够将设计和工程统一兼顾，他们能够适应设计、管理、制造等不同层次的各种岗位，这些年轻人填补了从手工生产到工业文化转型中的空白。航海产业与工业设计的关系特别密切，新一代的毕业生既通晓传统的技术要诀，又了解本行业发展趋势。这是一个不断遭到质疑，同时又在不断演变的产业，有时也表现出创新不足。

建筑学院工业设计系航海学方向的本科毕业生也可以选择去拉斯佩齐亚大学游艇设计学院读硕士。该学院是由热那亚大学建筑学院、工程学院以及米兰理工大学的设计学院和工业工程学院共同创办的，这也是一直以来在利古里亚地区促进航海学科发展的所有老师的贡献。

依托热那亚大学的教育情况及背景，Massimo Musio-Sale 的书对游艇设计师和工程师来说是一本非常有用的教程。这本书大体囊括了学生在学习游艇概念设计期间会遇到的主要问题，并在多处做了深入解释。除用于教学之外，其他读者也可以从中发掘一些航海科研的当代发展情况以及未来趋势。