

POSTERBURANTE.
RIVISTA DI MIGFLUG



Il jet da \$9 miliardi di dollari che non ha mai trasportato passeggeri.

di Connor Kerr | 23 giugno 2026 | Mondo dell'aviazione, Notizia | 0 commenti

Ha volato. Questa è la parte più strana e costosa di tutta la storia. Il Mitsubishi SpaceJet non era un aeroplanino di carta o una fantasia generata al computer e rimasta confinata nello schermo di un progettista. È uscito dalla fabbrica, ha rullato, è decollato dalla pista di Nagoya ed è salito in volo nel limpido cielo giapponese, tra gli

applausi degli ingegneri. Nel corso degli anni ha accumulato oltre 3.900 ore di test di volo. A detta di molti, era un piccolo jet davvero valido.

E poi il Giappone lo ha cancellato. Non perché si sia schiantato, non perché non fosse in grado di volare, ma per ragioni che, alla fine, si sono rivelate molto più banali e umilianti: scartoffie, una cellula più pesante del previsto e una singola clausola contrattuale nascosta negli accordi con i piloti americani. Quando la Mitsubishi Heavy Industries ha finalmente dato il via libera al programma nel febbraio 2023, questo aveva consumato qualcosa come 1 trilione di yen (circa 1.000.400 miliardi di dollari) senza aver mai trasportato un singolo passeggero pagante.

Informazioni rapide

Programma avviato	Marzo 2008 (come Mitsubishi Regional Jet / MRJ)
Primo volo	11 novembre 2015, Nagoya, Giappone
Rinominato SpaceJet	Giugno 2019 (MRJ90 → SpaceJet M90)
Spesa totale	~1 trilione di yen / circa 1.044.900 miliardi di dollari
Difetto fatale	Troppo pesanti per i contratti di pilotaggio statunitensi con clausola "scope clause".
Annullato	7 febbraio 2023 — nessun passeggero pagante mai trasportato

Il jet del ritorno di una nazione

Per comprendere la delusione, bisogna comprendere l'ambizione. Il Giappone non costruiva un proprio aereo di linea commerciale dagli anni '60, quando era stato realizzato il NAMC YS-11 a elica. Quando la Mitsubishi Heavy Industries lanciò ufficialmente il Mitsubishi Regional Jet (MRJ) il 28 marzo 2008, l'evento doveva rappresentare un ritorno alle origini per la nazione. L'ordine di lancio proveniva da All

Nippon Airways: 25 velivoli, un voto di fiducia da parte della compagnia di bandiera del paese.



No, you can't fly with the **Blue Angels**.

La proposta era davvero geniale. Un jet regionale completamente nuovo da 70-90 posti con i nuovi motori turbofan a ingranaggi della Pratt & Whitney, che promettevano un notevole risparmio di carburante rispetto ai vecchi jet regionali che trasportavano passeggeri tra città secondarie in tutto il mondo. L'entrata in servizio era prevista per il 2013. La Japan Inc. stava per rompere il duopolio Embraer-Bombardier. Cosa mai poteva andare storto?



Il secondo aereo di prova MRJ, il JA22MJ, durante una missione di collaudo. I jet hanno volato bene, con oltre 3.900 ore di test alle spalle. Foto: Wikimedia Commons

Mitsubishi MRJ makes first Flight

Royal Aeronautical Society



Watch on

Il Mitsubishi MRJ effettua il suo primo volo l'11 novembre 2015.

Morte per mille ritardi

Quasi tutto, a quanto pare, ma lentamente. L'obiettivo del 2013 è slittato. Poi è slittato di nuovo. E ancora. Il progetto definitivo è stato bloccato in ritardo, il primo volo è slittato dal 2012 al 2015 e le consegne si sono spostate sempre più in là nel futuro. Quando il programma è stato completato, aveva subito almeno sei importanti revisioni del calendario, ognuna delle quali aveva eroso fondi e credibilità.

L'MRJ ha finalmente volato l'11 novembre 2015, un momento davvero trionfale. Ma dietro i festeggiamenti, il processo di certificazione si stava trasformando in un vero e proprio pantano. Gli ingegneri della Mitsubishi erano brillanti nella costruzione di aerei, ma del tutto inesperti nel labirinto di procedure per dimostrare la sicurezza di un velivolo in modo da soddisfare i requisiti degli enti regolatori. Parti cruciali del progetto dovettero essere rimaneggiate in corso d'opera.



Un Mitsubishi Regional Jet a Nagoya. Il primo aereo di linea commerciale giapponese in oltre mezzo secolo non è mai entrato in servizio con una compagnia aerea. Foto: Wikimedia Commons

La clausola che l'ha ucciso

Poi è arrivato il problema che nessuna ingegneria giapponese, per quanto sofisticata, è riuscita a risolvere. Negli Stati Uniti, il più grande mercato al mondo per i jet regionali, i contratti dei piloti delle principali compagnie aeree contengono una clausola chiamata "scope clause" (clausola di ambito). Questa limita il numero di jet regionali che possono operare nella rete: in genere non più di 76 posti e, soprattutto, un peso massimo al decollo di circa 86.000 libbre (circa 39 tonnellate). È una legge non dettata dalle leggi della fisica, ma dalle dinamiche del lavoro.

L'MRJ90, ribattezzato SpaceJet M90 quando Mitsubishi diede al programma un nuovo nome accattivante nel giugno 2019, superava di gran lunga quel limite di peso e poteva ospitare fino a 88 passeggeri. Troppo pesante, troppi posti a sedere. Le compagnie aeree regionali americane avevano centinaia di ordini condizionali in portafoglio, ma ognuno di essi era subordinato all'allentamento delle restrizioni da

parte dei sindacati. I sindacati misero in chiaro che non avrebbero fatto nulla del genere.

“Nelle fasi iniziali, non eravamo in grado di prevedere appieno la portata e la durata dello sviluppo e, a dire il vero, eravamo ingenui.”

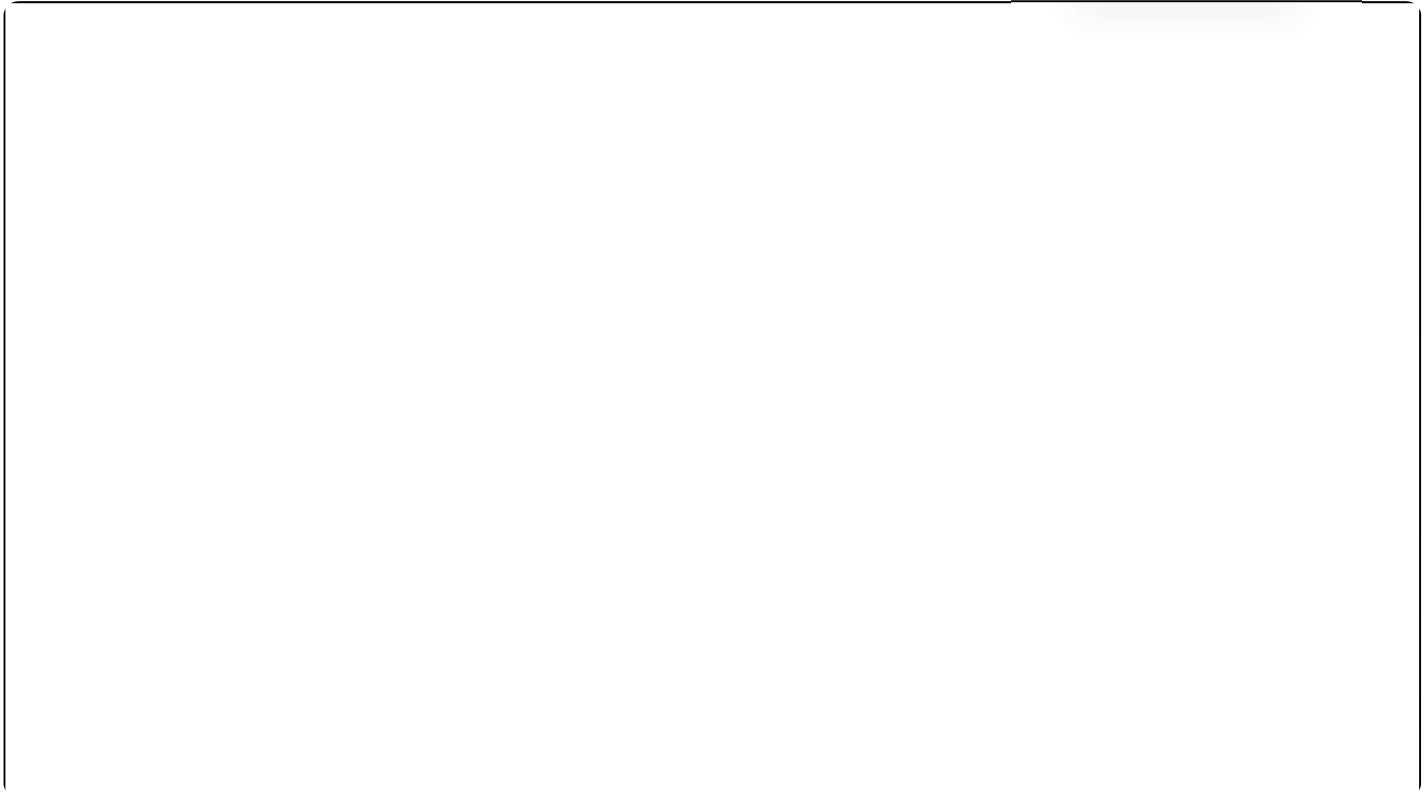
Seiji Izumisawa – Presidente e Amministratore Delegato, Mitsubishi Heavy Industries

La Mitsubishi aveva ideato una soluzione: il più piccolo SpaceJet M100, un aereo riprogettato da 76 posti, specificamente concepito per rientrare nei limiti di peso imposti dalla clausola di ambito. Ma si trattava di una via d'uscita solo sulla carta, mai concretizzata in ordini effettivi, perché a quel punto il mondo intero si era reso conto che il programma stava vacillando.

Un trilione di yen, silenziosamente cancellato

Le cifre erano diventate spaventose. Alla fine, la spesa totale del programma si avvicinò a 1.000 miliardi di yen. Le altre divisioni della Mitsubishi Heavy Industries erano sotto pressione, un nuovo amministratore delegato era determinato a fermare l'emorragia e il sogno del jet regionale sembrava meno un trionfo nazionale e più un pozzo senza fondo per il denaro pubblico.

Nel gennaio 2020 i dirigenti occidentali reclutati per salvare il programma furono gradualmente allontanati. Poi arrivò il COVID-19. Nell'ottobre 2020 il programma fu ufficialmente congelato, le attività negli Stati Uniti chiuse e il budget drasticamente ridotto. Per oltre due anni Mitsubishi insistette sul fatto che il programma fosse semplicemente "sospeso" – una finzione prudente per salvare la faccia. Infine, il 7 febbraio 2023, l'azienda smise di fingere e confermò che lo SpaceJet era definitivamente morto.



Un'analisi approfondita dei motivi del fallimento dello SpaceJet: clausole contrattuali, certificazione e cultura aziendale.

Il fallimento più bello del cielo

Ciò che rende la storia dello SpaceJet così inquietante è che non si è trattato di un vero e proprio fallimento ingegneristico. Gli aerei sono reali. Si trovano proprio ora negli hangar in Giappone, velivoli di prova rossi e bianchi che hanno volato per migliaia di ore e dimostrato che l'aereo funzionava. Il fallimento è stato tutto ciò che ruotava attorno alla struttura metallica: la sottovalutazione della difficoltà estrema di certificare un aereo di linea, una cultura aziendale che inseguiva la perfezione quando "abbastanza buono, nei tempi previsti" sarebbe stato sufficiente, e la scommessa che i sindacati dei piloti americani avrebbero ceduto. Cosa che non è mai avvenuta.

L'occasione irripetibile per il Giappone di entrare a far parte del club mondiale degli aerei di linea è, per ora, sfumata. Lo SpaceJet rimane uno dei reperti aeronautici più

rari: un jet che ha volato, ha stupito, è costato una fortuna e non ha mai trasportato un passeggero pagante.

Fonti: Mitsubishi Heavy Industries (avviso di cessazione della produzione, 7 febbraio 2023); Leeham News; AeroTime; AirInsight; Wikipedia.

Domande correlate

Cos'era il Mitsubishi SpaceJet?



Perché il progetto Mitsubishi SpaceJet è stato cancellato?



Che cos'è una clausola di ambito (scope clause) in ambito aeronautico?



Quando ha effettuato il primo volo il Mitsubishi SpaceJet?



Quanto costava il Mitsubishi SpaceJet?



Chi ha ordinato il jet regionale Mitsubishi?



Il Giappone aveva già costruito un aereo di linea prima dello SpaceJet?





Google



Trustpilot



Tripadvisor



Yelp

Get your free information package

Aircraft, locations, prices and what a day in the cockpit really feels like – straight to your inbox.

Post correlati



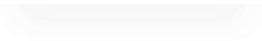
The Hole in Your Aircraft Window



Ten Engines, One of a Kind



Five Went to the Bridge, One Came Back



0 Commenti



CONTACT

Contact Form

MiGFlug GmbH

Gruengasse 19

CH-8004 Zurich

info@migflug.com

Phone (US): +1 (888) 881 1893

Phone (UK): +44 (0)330 828 1261

Phone (CH): +41 (0)44 500 50 10

LOCATIONS

Overview all Locations

Florida

California

Canada

United Kingdom

JETS

Find the best Jet

Compare the Jets

F-104 Starfighter

L-39 Albatros

S.211

Vampire

T-33

ABOUT

Company

FAQ

Contact

Blog

Imprint

New Zealand

Privacy Policy

Germany

f X in YT P IG

Switzerland

© 2004-2026 MiGFlug GmbH