

LA VOLUNTAD POLÍTICA Y EL PODER AÉREO INTEGRAL DEL ESTADO NACIÓN EN EL SIGLO XXI*

Andrés Gaitán Rodríguez

* Capítulo de libro resultado del proyecto de investigación “El Poder Aéreo del siglo XXI”, de la línea de investigación “Estrategia, Geopolítica y Seguridad Hemisférica”, adscrito al grupo de investigación “Masa Crítica”, reconocido y categorizado en (B) por COLCIENCIAS registrado con el código COL0123247 vinculado al Departamento Fuerza Aérea Colombiana -DEFAC-, adscrito y financiado por la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” de Colombia.

Como se describió en el acápite anterior, la Voluntad Política es una variable que hace parte del constructo que da vida al Poder Aéreo Integral. De tal forma, y antes de establecer el porqué de la estrecha relación entre los elementos en cuestión y el resultado que de dicha sinergia se produce, es importante comprender el ambiente en el cual se gesta.

El contexto al que se hará referencia para iniciar una disertación entre el Poder Aéreo y la Voluntad Política se denomina Estado nación. Solo bastaría con revisar la teoría política clásica, en la que las ideas de Thomas Hobbes (1981) y Jean-Jacques Rousseau (1999) establecieron la principal razón de ser del Estado: garantizar la supervivencia y la prolongación hacia el futuro de los individuos que lo componen o le dieron vida. Ahora bien, cuando se habla de esos individuos como un colectivo y se tiene en cuenta la historia que como conjunto ha vivido, y en la cual ha construido un marco de valores, creencias y cultura, se hace referencia al profundo concepto de nación.

Por lo anterior, y comprendiendo ahora que el Estado le pertenece a la nación, se hace necesario el empleo del término *interés*; en otras palabras, cuáles son los intereses de los ciudadanos, como ente colectivo o social, y qué esperan que su Estado logre por ellos. Por ello, cuando se mencionó líneas arriba que el Estado fue creado para garantizar la supervivencia de sus individuos, no se habla de otra cosa sino de la voluntad colectiva otorgando esta función a su ente político, administrativo y protector.

Por supuesto, si bien la seguridad y la defensa han sido valores fundacionales, también es claro que el debate ha aumentado con el tiempo, y, por ende, igualmente lo ha hecho la cantidad de intereses de la nación:

intereses en lo político, en las relaciones internacionales con otros Estados, en la obtención de recursos que permitan desarrollo, intereses culturales y medioambientales, entre otros más. La variedad y la evolución de los intereses nacionales dependen, en gran medida, de los cambios que se dan en las necesidades relativas de los pueblos.

Ahora bien, no hay que olvidar que el Estado nación es un actor que, al nacer a partir de la Paz de Westfalia (Franca, 2006), asumió una práctica que lo precedía: la guerra. Si bien es cierto que la guerra no volvió a ser la misma desde cuando se realizó y se proyectó a partir del Estado, tal realidad pone de manifiesto que este fenómeno ya se había adaptado a las dimensiones terrestres y marítimas a partir de los intereses políticos de reinos, de principados, de califatos; es decir, diversidad de formas políticas monárquicas que hicieron de la guerra un mecanismo político para dirimir conflictos con entes políticos semejantes, pero antagónicos.

Aclarando esta idea, es posible observar cómo, aunque con precedentes, la guerra en la modernidad o bajo la tutela del Estado trajo consigo cambios sustantivos, tanto cualitativos como cuantitativos. Aunque la Edad Antigua y el Medioevo contaron con cañones, mosquetes, trirremes, cañones y fragatas, el Estado nación, con la Revolución Industrial del siglo XVIII, entregó a la guerra tanques como los Mark V y el A7V, dotó a la guerra marítima de submarinos como el USS *Holland* y trajo consigo el emblemático acorazado alemán *Bismarck*. Lo anterior, frente a lo cualitativo, mejoró las armas y la maquinaria; se involucra también el hecho de que el siglo XX, debido a las capacidades industriales del contexto, se caracterizó por la producción en línea o cadena. Por consiguiente, se vieron armas no solo más letales y destructivas, sino también, en una mayor cantidad, para poder alimentar las grandes batallas donde se las requería:

A grandes trazos, se podría definir el militarismo como un proceso histórico-social y cultural complejo que ha hecho de la violencia extrema un vector de organización y producción social. Sus orígenes inmediatos habría que situarlos en la consolidación de la nación Estado como forma muy extendida de identificación colectiva (nación) y de organización político-social (Estado). (Medina y Rodríguez, 2004, p. 279)

Por otra parte, en el caso de la proyección de la guerra a la dimensión aérea, se trató de un fenómeno propio de la modernidad y de un Estado nación industrializado y mercantilista del siglo XX, capaz de sustentar la infraestructura política y económica requerida para el desarrollo tecnológico del dominio del espacio aéreo. Este punto de discusión se hace más claro al aceptar el hecho de que hablar de Poder Aéreo implica incluir dentro del concepto el desarrollo, y no solo el de aeronaves para la guerra, sino el de la capacidad para encontrar nuevos materiales ligeros y más resistentes; para que los Estados puedan desarrollar y contar con instrumentos de lectura de este espacio, como lo permiten los radares; para contar con una industria de dispositivos informáticos para llevar más allá el concepto de avión, como medio de transporte; para lograr objetivos más ambiciosos para la nación.

En el año 1980 [...] las Fuerzas Aéreas tenían aviones más capaces. Los misiles eran más complejos y eficaces. Los aviones de bombardeo de largo alcance habían sido complementados por los Misiles Intercontinentales Balísticos (ICBM's). Se empezaron a utilizar armas inteligentes que podían combatir por sí solas. (Gutiérrez, 1995, p. 91)

Esta distinción no pretende posicionar el Poder Aéreo en un nivel jerárquico sobre los demás poderes (terrestre y marítimo). Se trata de establecer cuál es la relación entre el Poder Aéreo y la Voluntad Política, para lo cual es determinante resaltar que el surgimiento de esta fuerza de la nación solo pudo ser producto de la visión, la proyección y el liderazgo de pensadores y pioneros de los ámbitos gubernamental y militar.

Se debe tener en cuenta, de igual forma, que el nacimiento de algo concebido como el Poder Aéreo no tuvo un precedente, como sí ocurrió con los poderes de tierra y mar, por lo cual debe asumirse que este poder (el del aire) nace por la intervención directa de actores políticos que vieron como una necesidad que su Estado fuese fuerte y estuviera preparado para conflagraciones en el aire; por ende, vieron en la inversión de recursos económicos para el desarrollo científico y tecnológico una oportunidad para demostrar su poderío. En otras palabras, la existencia del Poder Aéreo es producto de una decisión política dentro del seno

del Estado nación, mientras que el Poder Terrestre y el Marítimo fueron procesos asumidos por el mismo actor político como una forma de trascender, con mejor y más tecnología, unas prácticas y unos contextos de enfrentamiento preexistentes.

La Primera Guerra Mundial fue un primer escenario para constatar cómo se podría llevar a cabo la guerra implementado maquinaria y elementos aéreos: “El desarrollo de la Primera Guerra Mundial (PGM) operó como un extraordinario agente dinamizador del desarrollo aeronáutico que permitió generar un método de empleo militar de este recurso” (Martín, 2014, p. 1).

Durante la Primera Guerra Mundial, el poderío aéreo demostró que tenía gran potencial para la guerra en el aire que tan solo divisar artillería [...] el poderío aéreo podría evitar guerras de desgaste [...] la guerra aérea podría reducir las bajas y liberar a las naciones de las guerras de aniquilación. La voluntad del enemigo se convirtió en el nuevo blanco; con ese fin, atacar directamente a los civiles parecía ser el mecanismo preferido. (Krause, 2015, p. 34)

Así, como consecuencia de la doctrina de Poder Aéreo que devino de la Primera Guerra Mundial aparece una idea complementaria frente a esta perspectiva del tema. Y es que la guerra en los dominios terrestres y marítimos, la guerra en el aire, y esta como principio de la construcción del Poder Aéreo, sólo fueron posibles bajo la tutela y la fuerza del Estado nación.

Al respecto, Charles Tilly tiene algunas cosas que decir. Para Tilly, la guerra hace al Estado: “La guerra, la extracción y la acumulación de capital interactuaron para configurar la construcción del Estado. Los titulares del poder no emprendieron estas tres actividades trascendentales con la intención de crear Estados nacionales centralizados, diferenciados, autónomos, organizados políticamente” (2007, p. 5).

Por lo anterior, diversos teóricos han enfatizado la importancia del elemento político en los asuntos de la seguridad y defensa nacionales. Lo político, en su capacidad de definir la vida y el desarrollo del Estado, de una forma u otra, se interpreta a sí mismo como la vitalidad de los asuntos de una sociedad.

Asumir una perspectiva del Poder Aéreo como algo integral conlleva, así mismo, plantear arquetipos y elementos sistémicos. Y si bien desde la teoría y la realidad de los sistemas todos sus elementos presentan la misma importancia para el proceso, es irrefutable que siempre hay un nodo o un actor que permite la vitalidad y la evolución de los demás. De esa manera, cuando tomamos el Poder Aéreo como un sistema integral, estaríamos en lo correcto al darle una gran preponderancia al elemento de la Voluntad Política.

Bajo el desarrollo del Estado a partir de la modernidad, y sin restricciones geopolíticas, se han presenciado una lógica y una tendencia en el manejo de los asuntos y los intereses nacionales. Después de derrocar los gobiernos monárquicos absolutistas y de que se inició la era de los gobiernos civiles, se ha constatado la designación de los procesos legislativos en figuras políticas como los presidentes, los primeros ministros, los parlamentos, los congresos y los senados; en otras palabras, la capacidad para dirigir el destino de un Estado. Y con el consentimiento del pueblo (la mayoría de las veces) se ha constituido, a su vez, en la capacidad de los actores políticos de ser estratégicos para ver las amenazas y las oportunidades, y, a su vez, generar las políticas pertinentes a responder eficientemente a dichos escenarios.

Por otra parte, no hay que olvidar que son también los actores políticos, en su capacidad tanto legislativa como técnica, los que toman las decisiones en torno al destino del erario de la nación. A partir de diversas actividades económicas (aunque esto será discusión del siguiente capítulo) como el recaudo de impuestos, la inversión extranjera, la venta de bonos de gobierno, las inversiones en otros países, los tratados comerciales y la deuda pública (entre otras más), el actor político logra recolectar los recursos para hacer realidad el funcionamiento mismo del Estado, la consecución de las políticas públicas, satisfacer los intereses nacionales en el exterior, hacer posible el desarrollo de la nación y garantizar la seguridad y la defensa nacional.

Decantando el significado de dicha jerarquía en los procesos políticos y económicos estratégicos del Estado, se puede empezar a comprender

la importancia que tiene el elemento de la Voluntad Política en la ecuación del Poder Aéreo.

Frente a esta realidad, desde un punto de vista inicial es imperativo asumir el hecho de que todas las instituciones estatales que aportan acciones, recursos o capital para el Poder Aéreo dependen de la Voluntad Política para existir y continuar en el tiempo como organismos determinantes para el propósito. Y como forma de dar coherencia a dicha aprobación, se deriva aceptar la inyección de recursos económicos para sostener la misión y la estructura de tales instituciones políticas.

Por otra parte (lo que también tendrá su propio análisis más adelante), en la sinergia de estos elementos decisivos en torno a la Voluntad Política también se presenta la capacidad de poder contar con procesos nacionales en desarrollo científico y tecnológico que permitan una independencia estratégica, abaratar los costos para el presupuesto de las instituciones del Poder Aéreo y permitir el desarrollo de la industria nacional.

La Voluntad Política como cabeza principal de la estructura Poder Aéreo en materia de decisiones políticas, tesoro nacional y procesos legislativos, debe comprender la necesidad de promover esquemas de integridad y cooperación, así como de asignación de recursos.

Aunque una propuesta de Poder Aéreo Integral demanda una estructura horizontal de actores, respetando un sentido cooperativo y recíproco, no se puede desconocer que, en términos prácticos, existe una jerarquía estatal. El gobierno, encarnando la voluntad política del Poder Aéreo, tiene la capacidad para controlar y, así mismo, inyectar recursos a las demás variables del Poder Aéreo.

En el caso particular colombiano, la Voluntad Política en relación con el Poder Aéreo se evidencia, de alguna forma, mediante la capacidad del Estado en el empleo y la regulación de los recursos aéreos de la nación; específicamente, los asignados a las Fuerzas Armadas (FF. AA.) De igual forma, en la administración y la regulación de la Aviación Nacional través de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil). Lo anterior, a través de la decisión política de empleo del Poder Aéreo, y, en principio, para cumplir su principal función: la seguridad y la defensa de los intereses nacionales tal y como

lo establece la Constitución Política respecto a la defensa de la independencia nacional, el mantenimiento de la integridad territorial para asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo (CPN, art. 2°, 1991). Así mismo, mediante el control y la regulación del espacio aéreo para garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil y de la industria aérea nacional en función de los fines del Estado. De esta manera, el Estado colombiano demuestra su Voluntad Política con el respaldo de las facultades constitucionales, políticas y administrativas en el empleo del Poder Aéreo para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional (CPN, art. 217, 1991), como también, en la dirección y la gestión de la aviación y de la industria aeronáutica en contribución al desarrollo y la prosperidad de la nación.

En este mismo sentido, existen políticas de gobierno en materia de defensa y seguridad nacional, y que interpretan el orden constitucional y plantean principios orientadores. Estos fundamentos se materializan en objetivos políticos para lograr por parte del sector de la defensa nacional a fin de proteger la soberanía y la integridad territorial nacionales frente a cualquier tipo de agresión, como un componente fundamental de la misión constitucional de las Fuerzas Militares, de tal forma que el Estado compromete su Voluntad Política para responder a los retos que impone el Poder Aéreo y, a su vez, contribuir al desarrollo del país, mediante la modernización, la renovación y el adecuado uso de la infraestructura y los recursos aeronáuticos, para el logro y el mantenimiento de la paz dentro de una postura estratégica defensiva y con una capacidad disuasiva creíble. Con el ánimo de esclarecer aún más el argumento ya contruidos, este puede ser definido de la siguiente forma:

La Disuasión es creíble cuando los actores amenazantes perciben que los riesgos de involucrarse en una mala conducta superan las recompensas y cuando se desaconsejan las actitudes y las conductas incumplidas. La Disuasión se produce cuando se disuade a quien esté planeando cometer una conducta dañina, porque, muy posiblemente, será detectada, investigada rigurosamente, enjuiciada con vigor y condenada con sanciones sólidas y proporcionales. (International Organization Of Securities Commissions, 2015, p. 6)

El fenómeno de la Disuasión toma gran valor en momentos de crisis y amenaza, los que generan riesgos inminentes sobre los intereses nacionales; sin embargo, esta situación puede minimizarse dadas las características de la dimensión en el que se desenvuelve el Poder Aéreo. Por tal motivo, es necesario pensar en un concepto del Poder Aéreo que vaya más allá del empleo de los recursos aéreos de la Fuerza Pública. Se requiere, entonces, un compromiso de Estado que implique todos los elementos que constituyen el Poder Nacional bajo una sola política estratégica y de organización capaz de conducir, enfrentar y responder ante toda situación de amenaza o crisis, así como aportar al esfuerzo en el desarrollo y el progreso nacional.

Claramente, la Voluntad Política se expresa en elementos de orden legal y estructural, articulando de forma sistémica los componentes de la ecuación del Poder Aéreo, de tal manera que estas variables operan de forma sinérgica y colaborativa; verbigracia, la variable económica debe favorecer indistintamente el desarrollo de la infraestructura aeronáutica para propósitos militares y civiles. En consecuencia, el Poder Aéreo no se constituye únicamente por las Fuerzas Aéreas que pertenecen al sector defensa de un Estado: incluye también las capacidades aeroespaciales asignadas por los gobernantes y los dirigentes a las Fuerzas Militares terrestres o navales, y, por supuesto, la aviación civil y la industria aeronáutica:

La participación del Poder Aéreo es indispensable en casi cualquier acción militar, desde las humanitarias a los más severos escenarios de guerra, por lo que deberá actuar coordinadamente con otros organismos civiles o militares [...] Su conocimiento resulta indispensable a los responsables políticos o militares que, por estar implicados en decisiones relacionadas con el mismo, deben saber cómo emplear el Poder Aéreo y convertirlo en un instrumento flexible y eficaz. (Lombo, 2010, p. 252)

En el primer panel de Poder Aéreo 2016 como parte del proyecto de investigación, se analizaron las oportunidades y limitaciones de la propuesta del concepto del Poder Aéreo de manera integral en el Estado colombiano. Este evento contó la participación de representantes de dife-

rentes sectores afines al tema, entre ellos el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil (Aerocivil), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Departamento Administrativo de Ciencia y Tecnología e Innovación (Colciencias) y la Fuerza Aérea Colombiana (FAC), quienes expusieron argumentos relacionados con la conveniencia de contar con una legislación que permita destinar mayores recursos para la ciencia, la tecnología e innovación, en función de un desarrollo sostenido del Poder Aéreo, mediante un esfuerzo investigativo e industrial jalonado desde la Fuerza Aérea, en conjunto con las escuelas y las universidades, con programas orientados a carreras afines con el medio aeronáutico, para cederlos posteriormente a la industria civil, de tal forma que perdure el compromiso de satisfacer las necesidades del Poder Aéreo Nacional.

Estos desarrollos, tanto en la infraestructura como en investigación e innovación, deben generar encuentros desde lo político en la toma de decisiones. Ejemplo de ello es el Decreto 2937 de 2010, mediante el cual se designa a la Fuerza Aérea como Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado, esfuerzo que logra articular el Poder Aéreo Militar con un ente civil al cual le compete, como autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional, regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano.

Igualmente, estas políticas que facilitan los cambios deben generar mejoras organizacionales en el interior de los diversos entes estatales que administran los componentes físicos del Poder Aéreo, de tal manera que, actuando sinérgicamente con la aviación de Estado en cabeza de la FAC, genere cambios doctrinales que permitan proyectar el Poder Aéreo en Colombia como un recurso efectivo para la generación de riqueza, de medios para la defensa, de desarrollo industrial aeronáutico, de investigación y desarrollo y de la formación del capital humano necesario para la operación y el progreso del Poder Aéreo.

Todo el proceso de construcción del Poder Aéreo puede verse reflejado en algunos casos concretos alrededor del mundo. En Israel, la estructura del Estado se soporta en tres pilares fundamentales: la política, el poder militar y la religión; por ello, el destino de las Fuerzas de Defensa Israelí (en adelante, IDF), y específicamente el de su Fuerza Aérea

(en adelante, FAI), tiene un gran componente de Voluntad Política que refuerza la hipótesis de la importancia del Poder Aéreo en la supervivencia de las naciones. Como lo recuerda Asher Lee, el “Poder Aéreo es el instrumento de poder por excelencia para asegurar la supervivencia del Estado de Israel” (1958, p. 107).

Por otra parte, los objetivos estratégicos de las operaciones coinciden con los objetivos políticos del Estado: “La operación Thunderbolt es un ejemplo de lo que es posible hacer cuando el Poder Aéreo es empleado con un elevado profesionalismo, permitiendo el logro de los objetivos diplomáticos, humanitarios y de orden político tanto interno como externo” (Lee, 1958, p. 105). Y es que el gobierno de Israel no encubre su concepto político estratégico ni su respuesta militar de Disuasión basada en el Poder Aéreo militar en sus acciones:

La Disuasión: concepto central de la estrategia de seguridad Israelí [...] le ha obligado a defender su integridad de dos formas: por medios pacíficos, disuadiendo a sus oponentes de iniciar un conflicto; o por medios militares, mediante acciones preventivas con objeto de demostrar su poder y avanzar-se a cualquier acción enemiga. (Collom, 2011)

Además, hablando de la importante relación entre la política y el sector defensa en Israel, “este pragmatismo político-militar, fundamentado en una doctrina de seguridad responde a fines políticos, pero sin explicitar los medios militares y dotando a sus fuerzas armadas de una enorme autonomía estratégica” (Heller, 2000, p. 9).

Otro buen ejemplo que engloba una mayor cantidad de actores es la OTAN, donde el Poder Aéreo se alinea a su propósito esencial y perdurable, de salvaguardar la libertad y la seguridad de todos los países miembros, por medios políticos y militares, al igual que su aporte a la defensa colectiva de la alianza, dentro de un espíritu de solidaridad y cohesión entre sus miembros. Esto obliga a entender la evolución de la situación internacional que determinó la continua adaptación de la Alianza Atlántica desde su creación, en 1949, con el fin de hacer un cambio en el resultado del entorno estratégico. Es así como desde el fin de la Guerra Fría, en 1989, se supuso que, ante el desvanecimiento de

una amenaza de invasión militar, reinaría una “nueva era” de institución de nuevas formas de cooperación política y militar a fin de tratar los conflictos regionales y preservar la paz y la estabilidad, por lo cual, el dilema de seguridad presentaría un detrimento frente a su amenaza (Ministerio de Relaciones Exteriores y Cooperación, 2015).

La Voluntad Política de la alianza, presente en la formulación del concepto estratégico, se ha sustentado en el diálogo, la cooperación y el mantenimiento de una capacidad de defensa colectiva; no obstante, en escenarios como Kosovo (1999), la Libia de Gadafi y, precisamente, la conformación de la Policía Aérea, la cual destaca patrullas en los Balcanes o en el Mediterráneo frente a Rusia, situaciones en medio de las cuales ha sido puesta a prueba la capacidad militar; específicamente, el empleo de las herramientas aéreas de forma prioritaria, esencial y decisoria para contrarrestar las amenazas, y así hacer reconocibles la ventaja y la iniciativa de las fuerzas de la alianza.

De modo similar, para el Estado chino es indispensable propender por satisfacer sus amplios y ambiciosos intereses geoestratégicos en los ámbitos regional y global, inmersos en sus intereses nacionales y férreamente sustentados por el sector político nacional.

Es más, el rápido avance de la capacidad de proyección de poderío regional del Ejército Popular de Liberación (EPL) aumenta la capacidad de Beijing para usar la fuerza contra Taiwán, Japón y reclamantes rivales en el Mar del Sur de China. Y, lo que es más grave, como la doctrina militar china enfatiza los ataques preventivos, ello aumenta el riesgo en cualquier crisis. Muchos escenarios potenciales de seguridad podrían exigir que Estados Unidos defiendan a sus aliados y sus socios regionales y mantenga el acceso abierto y seguro a las vías aéreas y marítimas comunes en el Pacífico Occidental (Wortzel, 2014).

Por último, uno de los principales ejemplos de conjunción entre Voluntad Política y Poder Aéreo son los Estados Unidos. Para el país norteamericano, el Poder Aéreo es un recurso invaluable y prioritario para el sector político, condición que se refleja en las decisiones gubernamentales que reconocen la misión primordial de este poder, a pesar de que en ocasiones se le asignan misiones u obligaciones que no le corresponden,

lo que afecta la eficiencia de su funcionamiento. No obstante, la Fuerza Aérea Norteamericana cuenta con todas las prebendas para operar de la mejor manera posible, y los recursos que le destina el gobierno se usan para lo que se debe: investigación y operatividad, y no para pagar impuestos o deberes que no hacen parte de su estructura.

El gobierno norteamericano tiene poder sobre todo el sector aeronáutico; por lo tanto, puede ejercer soberanía tanto sobre el sector militar como sobre el sector civil, cuando sea necesario. El Departamento de Defensa y la Administración Federal de Aviación trabajan en conjunto para establecer la normatividad que deben seguir todos los elementos que componen el Poder Aéreo, del carácter que sea, en el plano interno y en el externo de Estados Unidos.

Para los estadounidenses, pioneros en temas aéreos, surgen constantemente nuevas herramientas, y el gobierno debe estar a la vanguardia frente a dichas primicias. Por tal razón, al existir una claridad impoluta acerca del reglamento para los medios aéreos tradicionales, los norteamericanos han llevado un proceso a fin de normativizar nuevos elementos, como las aeronaves no tripuladas y de control remoto y los ataques cibernéticos.

La meta del uso de aeronaves no tripuladas es que la Fuerza Aérea, la Guardia Nacional, las aduanas y Protección Fronteriza, además de otras agencias gubernamentales, sigan trabajando con la Administración Federal de Aviación (en inglés, FAA, por las iniciales de Federal Aviation Administration) para garantizar el acceso de los sistemas no tripulados al Sistema Nacional del Espacio Aéreo para satisfacer las necesidades de formación y requisitos operativos de las Autoridades de Apoyo de Defensa Civil (en inglés, DSCA, por las iniciales de Defense Security Cooperation Agency), cuyo objetivo es asegurar las necesidades de información de la nación (United States Air Force, 2014).

Los nuevos medios permitirían a todas las entidades gubernamentales encargadas de la seguridad, como lo son la Fuerza Aérea, la Guardia Nacional, las aduanas y Protección Fronteriza, entre otras, trabajando con la FAA, satisfacer cualquier necesidad de formación humana y de desarrollo tecnológico, junto a las Autoridades de Apoyo de Defensa

Civil, en sectores como la defensa, la información y la atención a la sociedad civil.

Dos lecciones importantes respecto a Voluntad Política surgen de los Estados Unidos. En primer lugar, que los líderes nacionales son conscientes de la importancia del Poder Aéreo como elemento constituyente de la soberanía estatal, y, por lo tanto, legislan y gobiernan en pro de su desarrollo. Por otra parte, la modernización de los recursos se hace inevitable, y los norteamericanos son conscientes de que no pueden dejarse sorprender por las novedades: deben estar atentos y siempre listos ante cualquier avance y hacer frente con normas que definan el comportamiento y lo guíen a favor de los intereses nacionales.

La Voluntad Política abre el camino para el desarrollo del Poder Aéreo. Si no existen líderes comprometidos con el desarrollo y que tengan plena conciencia de la imperiosa necesidad de avanzar en términos aéreos y espaciales, es imposible que se apliquen los reglamentos, se invierta el dinero en los aspectos correctos y se innove en términos tecnológicos.