

Por Graciela Ibáñez

Desde Punta Arenas mira al mundo. A esta ciudad llegaron sus antepasados a fines del siglo XIX y principios del XX. Los primeros en migrar fueron sus bisabuelos desde Croacia (la entonces Yugoslavia). Alcanzó a conocer a una bisabuela. Su abuelo, Domingo Andrés Pivcevic, fundó una empresa de transporte aéreo en la Región de Magallanes a comienzos de la década de los 80, que hasta el día de hoy lleva sus iniciales; DAP.

Nicolás Pivcevic es la tercera generación de la familia que participa en una empresa que con los años se ha expandido al rubro del turismo —a fines del año pasado anunciaron la inversión de US\$30 millones, en alianza con Royal Caribbean, para ampliar Hotel Lakutaia Lodge en la isla Navarino— y también al norte, donde ofrece vuelos a las empresas mineras. Es director ejecutivo y trabaja con su madre, sus hermanas, su tío y su cuñado. “La facilidad que tenemos nosotros de trabajar en familia y tener un directorio familiar, que no siempre es fácil, se ha dado porque cada uno tiene un ámbito de acción. Tuvimos una experiencia familiar de ver a mi abuelo trabajar con mi padre y mi tío, quienes son los fundadores de la compañía. Hoy día solo mi tío nos acompaña. Mi padre y mi abuelo ya fallecieron. La experiencia de verlos trabajar a ellos como familia fue la de pasar momentos muy difíciles, muy complejos y nunca haber escuchado un reproche o inculpar a otro por un error o una mala decisión. Hemos podido tomar esa experiencia de trabajar en familia priorizando siempre la relación personal antes que el beneficio económico”, dice.

Con 47 años, ha pasado su vida en Magallanes, salvo entre 1996 y 2002 en que vivió en Viña del Mar para estudiar ingeniería civil industrial en la Universidad Católica de Valparaíso. “Mientras más viajo, mientras más lugares del mundo conozco, más feliz estoy de vivir en Magallanes”, dice Pivcevic, quien además es piloto comercial de helicóptero.

“Un barco que llega es como un pueblo y hay que atenderlo”

—Hablando de su familia croata, ¿qué se siente tener un Presidente del mismo origen?

—Siempre es un orgullo que un magallánico haya llegado donde ha llegado el Presidente Boric. También es una oportunidad importantísima para la región que haya alguien que conozca las necesidades locales. No es fácil. Somos una región muy extensa en territorio, pero muy pequeña en población, entonces pesamos poco. Y el interés geopolítico de esta zona es enorme. Eso, si no lo lleva alguien del más alto nivel, es muy difícil visibilizarlo.

—Ushuaia está al otro lado del canal Beagle y no hay conexión marítima ni aérea con Magallanes. DAP volaba a Ushuaia, ¿qué pasó con esos vuelos?



Nicolás Pivcevic:

“Chile debe entender que es la principal puerta de entrada a la Antártica”

El director ejecutivo del grupo DAP, representa la tercera generación a cargo de una empresa que, entre sus destinos, conecta a Punta Arenas con Porvenir, Puerto Williams, Balmaceda y la isla Rey Jorge en la Antártica.

—El mercado local de puntarenenses que va a Ushuaia es muy menor, por lo tanto no es una ruta que se haya podido consolidar. Creo que hay un espacio enorme, y es lo que vamos a intentar, de conectar Ushuaia con Torres del Paine, con Calafate y con Puerto Williams para hacer un corredor de parques nacionales. A quienes están en Ushuaia les interesa mucho cruzar a Puerto Williams. Para la gente que está en Williams, abastecerse en Ushuaia es una tremenda ventaja, sin embargo no hay un corredor práctico, lógico y accesible económicamente. Nadie llega

tan lejos en el mundo para no visitar esos dos lugares. No es comprensible por qué no hay una fluida interconexión entre ambas partes. Tampoco la hay entre Calafate y Puerto Natales y Torres del Paine.

—¿Por qué cree que ocurre?

—Ahí creo que hay desde temas políticos hasta mala visión estratégica. Si esto fuera Europa, tú podrías transitar libremente, ni te enterarías que estás pasando por la frontera e irías entre parques nacionales. Se vería todo el mundo beneficiado.

—En octubre hay elecciones de gobernador y alcaldes. ¿Qué le pediría a

las autoridades electas para la Región de Magallanes?

—Ha habido hasta la fecha un enorme compromiso, foco, atención, flexibilidad e interés por parte de las autoridades comunales, provinciales y, sobre todo, regionales por el tema antártico, por el desarrollo y por la conectividad. Pero siento que todavía Chile está demasiado centralizado y volvemos a rebotar en cosas que salen desde el norte. Es por falta de prioridad o desconocimiento. Entonces, de repente, las cosas no tienen la dinámica que se requiere. Las autoridades debiesen darse el tiempo de escuchar a quienes estamos en esto desde hace mucho tiempo, porque las autoridades son una transición y van a estar cuatro años, ocho años, pero van a salir. Cambian. Escuchar a quienes no cambian hace sentido en todo ámbito. A quienes lleguen les pedimos la apertura de poder escuchar, de nutrirse de la experiencia de quienes tenemos el termómetro de qué se necesita para traer inversión extranjera y consolidar la presencia chilena en la Antártica. Hay que entender que el turismo antártico y la ciencia antártica integran una cantidad muy grande de servicios y recursos.

—Eso pocas veces se comprende.

—Mira, cuando llega un turista antártico que gasta 800 dólares diarios, no es irrelevante si llega a Punta Arenas o se va a Ushuaia, no es irrelevante si entra por Santiago o por Buenos Aires. Entonces, la pregunta es cómo hacemos para que esos pasajeros lleguen lo antes posible, se vayan lo más tarde posible y disfruten lo más posible, porque detrás de eso empiezan a crecer los restaurantes, los souvenirs, los guías, los hoteles, el transporte terrestre y los servicios complementarios hacia los barcos: mantenimiento, combustible, muelle, bodegaje. Un barco que llega es una industria, es un pueblo y hay que atenderlo. Tiene innumerables oportunidades.

“Falta visión estructural de largo plazo”

La historia de DAP en la Antártica partió con una evacuación médica en 1989, en un avión Twin Otter que fue el mismo que hizo el primer vuelo de la aerolínea —que fue entre Punta Arenas y Puerto Williams— en 1980. Luego empezaron a conectar con un avión King Air a algunos clientes de yates que les costaba cruzar el Mar de Drake, así como a llevar científicos a las bases internacionales que están en la Antártica. Hoy la familia Pivcevic es socia de Antarctica 21, el mayor operador de aero-cruceros en la zona. El aero-crucero consiste en cruzar por aire el Mar de Drake y abordar un crucero en la isla Rey Jorge.

“Este fue un formato que costó implementarlo porque estaba lleno de dudas técnicas. Nos obligó a invertir muchos recursos en incorporar más aviones y tener planes de contingencia. El turismo antár-



Hay veces que se establecen convenios de apoyo en los que Chile termina, a través de sus medios, aportando al desarrollo de trabajos científicos de otros países”.



Si un turista gasta 800 dólares, no es irrelevante si llega a Punta Arenas o Ushuaia”

tico venía ocurriendo desde Ushuaia, en casi 95% por vía marítima. Hoy día, a casi 30 años de estar operando en la Antártica, el formato ha ido creciendo. Por supuesto que esta operación aérea tiene mucho ‘tras bambalinas’ y hay que hacer una logística muy compleja para poder volar. Los vuelos dependen de las condiciones climáticas que son totalmente inciertas, entonces tiene pros y contras, pero uno los va aprendiendo a llevar, va entendiendo cómo manejarlos, cómo mitigar los riesgos y la verdad es que hoy día ha probado ser una alternativa muy interesante”.

—¿Qué postura debería tener el Gobierno frente a la Antártica?

—Tiene una política antártica bien definida. Pero todavía son muy precarios los fondos destinados al desarrollo del posicionamiento de Chile en la Antártica. El aeropuerto en Punta Arenas no tiene áreas de espera adecuadas ni líneas de embarque separadas. Ni hablar del aeródromo de llegada. No hay un terminal, no hay un baño, no hay un puerto, no hay un muelle, no hay un camino, o sea, no hay nada de nada. En ese sentido es muy importante que se entienda que hay una logística mínima, que es la infraestructura, que el Gobierno tiene que concretar, porque de lo contrario lo hace inviable. No puedes andar con personas de tercera edad esperando dos horas paradas afuera a la intemperie, sin baño, a que llegue un avión. Y si no lo puede hacer el Gobierno, bueno, que haya una asociación pública-privada donde el privado pueda invertir como lo hace con las carreteras. Ahí falta visión estructural de largo plazo, de tratar de consolidar las puertas de entrada a través de Chile, porque si no, el que tenga la mejor infraestructura instalada se va a llevar finalmente los beneficios. Las empresas grandes, el turismo y la ciencia van a operar por la ruta de acceso que les dé más certezas, que les dé más seguridad y más comodidad. Chile tiene que entender que está llamado a ser la principal puerta de entrada a la Antártica.

—La Armada entregó a principios de julio el rompehielos Almirante Viel, el buque científico más grande construido en Chile. ¿Qué significa esto para la presencia de Chile en la Antártica?

—Maravilloso. Es un tremendo paso y una inversión necesaria. Chile tiene, por el Tratado Antártico, la responsabilidad de ‘search and rescue’ (búsqueda y rescate) sobre el espacio marítimo y aéreo. Chile no solo necesita del Viel, sino que necesita algo más, porque el área de cobertura es enorme. Pero es un tremendo primer paso. Le va a cambiar las posibilidades a Chile respecto de poder navegar en períodos del año en que antes no se podía por la formación de hielos y, por tanto, en latitudes que tampoco se podría llegar. Eso permite que Chile tenga una presencia mucho más extensa territorialmente e implica también poder llegar a hacer apoyo científico en lugares donde el común de

las embarcaciones no puede. Sí, siento que el Viel no debe absorber trabajos ni actividades que pueden ser llevados a cabo por la industria privada, porque ahí empieza a haber una suerte de competencia desleal respecto de los operadores marítimos como nosotros, Ultramar y otros más que ofrecen sus servicios logísticos. Además, hay veces que se establecen convenios de apoyo internacionales en los que Chile termina, a través de sus medios y con platas estatales, aportando al desarrollo y posicionamiento de trabajos científicos de otros países.

—Es como si Chile estuviese ayudando a otros a establecer sus intereses en el área.

—Es que no hay que olvidarse que hay un tema de posicionamiento sobre la Antártica. Cuando estos medios estatales vienen a contribuir o financiar campañas y programas de otros países, en el entendido de la colaboración mutua, también estamos haciendo un favor, con el bolsillo de todos, para que otros países ganen presencia en la Antártica. Es importante que estos medios se ocupen para lo que están destinados, que es soberanía, ‘search and rescue’, patrullaje y apoyo donde otros no pueden llegar.

—“Antártica es el más extraordinario lugar que uno pueda imaginarse, y la atracción que ejerce sobre quienes la visitan bien puede cambiar el curso de sus vidas”, escribió el abogado y diplomático Óscar Pinochet de la Barra en 1944. ¿Cuál fue la impresión que tuvo la primera vez que fue a la Antártica?

—La primera vez que aterricé en la Antártica, me acuerdo que me causó mucho impacto cuando el avión empezó a descender y se metió a las nubes. Después corta la capa de nubes y lo primero que empiezas a ver son enormes icebergs que vienen a la deriva, que vienen flotando como si fueran un ejército. Ver esa masa de hielo que empieza a aparecer y encontrarte con islas, con rompientes, con pájaros, es como acercarse a una isla de «Jurassic Park». Y una vez que aterrizas, te das cuenta de que esas instalaciones precarias de la isla Rey Jorge es lo más parecido a la civilización que vas a tener en cientos de miles de kilómetros cuadrados.

“El aire es distinto, la temperatura es distinta y empiezas a ver la fauna que es distinta. Te empiezas a sentir en una aventura total. Todos los días tienes situaciones diferentes. Cuando haces los desembarcos y debajo de tu zodiaco se cruzan orcas o llegas a ver las colonias de pingüinos o ves focas leopardo y no hay ningún ruido, es impresionante. Nunca te cansas. Los escenarios son diferentes: los atardeceres, los amaneceres, las luces a través de los hielos. Es una cosa hermosa. No te deja indiferente. Yo he ido muchas veces, porque es mi trabajo, y jamás me aburro de ir. Y me alegro que seamos parte de una compañía que puede, de algún modo, entregarte estas experiencias a algunas personas”.