

# VÍA COMPROMISO, UN PROYECTO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA PARA LAS VÍAS VERDES DE LA REGIÓN DE MURCIA.

*Herminio Picazo Córdoba. Escuela Universitaria de Turismo de la Universidad de Murcia y Director de ECOPATRIMONIO S.L.U*

*Mercedes Millán Escriche. Departamento de Recursos, Destinos y Distribución Turística. Escuela Universitaria de Turismo de la Universidad de Murcia*

*Francisco Belmonte Serrato. Departamento de Geografía. Universidad de Murcia*

## RESUMEN

El propósito de esta comunicación es dar a conocer los resultados de un proyecto denominado "Vía Compromiso" que persigue detectar las deficiencias en la actual infraestructura turística de la Vía Verde del Noroeste (Región de Murcia, España) y diseñar una serie de tipologías de proyecto de mejora que se ponen a disposición de las empresas que potencialmente podrían estar interesadas en patrocinar los correspondientes proyectos específicos de mejora, dentro de sus políticas de imagen y de Responsabilidad Social Corporativa.

Para ello, además de una revisión de fuentes que abordan esta temática, se resume en la presente comunicación el trabajo de campo y de gabinete realizado hasta el resultado final, así como la estrategia definida para trasladar la idea a las posibles empresas interesadas en colaborar con esta iniciativa de turismo sostenible. Estos resultados pueden resultar de utilidad para iniciar una colaboración de tipo público-privada pionera en el ámbito de la generación de infraestructuras y la promoción del turismo sostenible en la Región de Murcia.

**Palabras Clave:** Turismo Sostenible, Ecoturismo, Vías Verdes, Responsabilidad Social Corporativa.

## ABSTRACT

The purpose of this communication is to present the results of a project called "Via Compromiso" which seeks to detect deficiencies in the current tourist infrastructure of the Northwest Greenway (Murcia, Spain) and design a series of types of projects improvement to be made available to companies that could potentially be interested in sponsoring the specific improvement projects within their political image and Corporate Social Responsibility policy.

To do this, along with a review of the literature addressing this subject, this communication summarizes the work done until the final result and the defined strategy to move the idea towards potential companies interested in collaborating with this initiative for sustainable tourism. These results may be useful to start a public-private partnership type pioneer in the field of generation of infrastructure and the promotion of sustainable tourism in the region of Murcia

**Keywords:** Sustainable Tourism, Ecotourism, Greenways, Corporate Social Responsibility.

## 1. INTRODUCCIÓN

El declive socioeconómico en el que desde hace décadas se encuentran inmersos una buena parte de los espacios rurales europeos, ha sido el revulsivo para impulsar acciones que cambien el rumbo actual y propicien un nuevo desarrollo para esos territorios sin renunciar a sus valores ambientales (Gómez Martín y López Palomeque, 2002:24). Sin embargo, a nadie escapa que esta necesidad se convierte en un difícil reto, puesto que incorporar nuevas actividades, algunas bien alejadas de la formación de sus gentes, que dinamicen las tradicionales economías locales, sin pervertir en exceso la singularidad del mundo rural, obliga a realizar una planificación racional de los recursos y a cumplir los principios del Desarrollo Sostenible.

En este contexto interesa llamar la atención sobre el ejemplo llevado a cabo en la Región de Murcia, conocido como Vía Compromiso.

Se trata de un proyecto marco de conservación, restauración y mejora del patrimonio rural y apoyo a la infraestructura de las Vías Verdes de la Región de Murcia a través de medidas colaborativas y de responsabilidad social de las empresas. El proyecto gira en torno al concepto de la cooperación público/privada, que puede redundar en el beneficio social y económico de los ámbitos rurales de esta Comunidad Autónoma.

Hoy se pretende orientar las estrategias hacia la formación de redes en las que resuelvan los problemas de los sistemas productivos y de las redes locales de empresas, organizaciones, pueblos y ciudades. De ahí que para mejorar los resultados de una economía cualquiera sea preciso intervenir en todo el sistema de actores, apoyando a las empresas, a las organizaciones y a las instituciones. De esta forma se puede mejorar la eficiencia en la asignación de los recursos públicos, fomentar la equidad en la distribución de la riqueza y del empleo y satisfacer las necesidades presentes y futuras de la población, mediante un uso adecuado de los recursos naturales y medioambientales<sup>1</sup>.

## 2. MARCO TEÓRICO

La Región de Murcia constituye un destino turístico que se identifica, en mayor medida, por su posición relevante como destino de “sol y playa”. Sin renunciar a esa imagen, no hay duda que todos los implicados en la gestión de este destino son conscientes de la necesidad de que sea reconocida desde perspectivas mucho más diversificadas.

Por eso mismo resulta oportuno recordar aquí que gestionar destinos turísticos conlleva competencias tanto gubernamentales, en materia de toma de decisiones, como funcionales (planificación, organización y control de actividades empresariales), que normalmente deberían incumbir al sector público (Manente y Minghetti, 2006), pero que cuando se consigue establecer sinergias entre los diferentes actores implicados, donde interviene lo privado, hay mayores posibilidades de éxito. Lo deseable es que los agentes desempeñen de forma eficaz sus respectivos roles y establezcan conjuntamente un modelo de desarrollo fructífero a lo largo del tiempo.

---

<sup>1</sup> SUTCLIFFE, B. (1990): *Desarrollo y Medio Ambiente*. Cuadernos de Trabajo. Ed. Hegoa, Bilbao.



FIGURA 1: Objetivos de la gestión de destinos turísticos. Fuente: Elaboración propia a partir de Richie y Crouch (2003),

Si nos preguntamos por las respectivas funciones de los sectores privado y público para la gestión de destinos, la Organización Mundial del Turismo (1999:105) destaca lo siguiente:

*“Es fundamental mantener una estrecha cooperación y coordinación entre ambos sectores durante todo el proceso de planificación y ejecución. Así el desarrollo será homogéneo y hacia objetivos comunes. Una técnica organizativa frecuente es crear un organismo coordinador del turismo zonal, por ejemplo, un consejo o comité asesor integrado por representantes de la administración y de la empresa privada”.*

Podría asimilarse esta idea enlazando con un término, también actual, como es la gobernanza turística, que ha de ser entendida como los procesos de decisión público-privados que van a mejorar la gestión de los conflictos que inevitablemente provoca la actividad en el destino (Velasco González: 2007). En este sentido puede asociarse a los productos del Turismo Sostenible como aquellos que funcionan en armonía con el ambiente, la comunidad y las culturas locales, de modo que estos se convierten en beneficiarios permanentes (Acuerdo de Mohonk, 2000).

Según Bertoni (2008), para un desarrollo factible del Turismo Sostenible, la cuestión es la identificación de las necesidades sociales. Es importante que no solo tengan en cuenta los impactos del turismo, la capacidad de carga turística y las modalidades de actividad turística, sino además las capacidades institucionales de la región y su estilo de desarrollo.

En 2002, la Cumbre Mundial del Ecoturismo dejó expuestas con claridad una serie de recomendaciones, a los gobiernos, al sector privado, a las instituciones académicas e investigadoras, a las organizaciones intergubernamentales, a las asociaciones comunitarias, a los organismos de asistencia para el desarrollo, a las comunidades indígenas y locales, etc., para que se impliquen y apoyen la creciente aplicación de los principios, directrices y códigos éticos internacionales sobre Turismo Sostenible<sup>2</sup>.

### 3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO..

#### 3.1. La Vía Verde del Noroeste.

En diciembre de 1993 la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM), en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, acuerda recuperar parte del antiguo trazado ferroviario que hasta los años 70 conectó Murcia con Caravaca, con la finalidad de proporcionar un uso alternativo al trazado ferroviario

<sup>2</sup> SOMMET MONDIAL DE L'ÉCOTOURISME (2002)

en desuso, destinándolo a fines ecoturísticos y deportivos. Este trazado pasa a denominarse “Vía Verde del Noroeste”.

En 1995 se firma el Convenio de Cesión Temporal de Uso “Vía Verde” suscrito entre los Ayuntamientos de Caravaca de la Cruz, Bullas, Mula y Cehegín y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles sobre la cesión de uso temporal de las instalaciones del antiguo ferrocarril Murcia-Caravaca. Posteriormente se crea el Consorcio Vía Verde del Noroeste con el fin de ejecutar, mejorar, ampliar, mantener, conservar, gestionar y explotar la vía verde. El Consorcio estaba integrado por los cuatro municipios indicados y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a través de la Consejería de Turismo. Además, se designa una gerencia asociada al Consorcio de la Vía Verde del Noroeste. En 1998, se acondiciona el tramo de la Vía Verde entre Baños de Mula y Caravaca de la Cruz, de unos 48 km de longitud, y que transcurre por los municipios de Mula, Bulla, Cehegín y Caravaca de la Cruz.

Con posterioridad, en 2011 el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente puso en servicio el tramo Murcia-Baños de Mula como parte del Programa de Caminos Naturales. Este nuevo tramo, que completa el recorrido actual, tenía una longitud de 29,7 kilómetros. La obra fue financiada y dirigida por el Ministerio con una inversión de 1.175.281,64 euros, y fue promovida por el Consorcio Turístico de la Vía Verde del Noroeste de la Región de Murcia, un ente de carácter público para la cooperación técnica, económica y administrativa formado por la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia y los municipios por los que transita la Vía Verde (Murcia, Molina de Segura, Alguazas, Campos del Río, Albudeite, Mula, Bullas, Cehegín y Caravaca de la Cruz).

Más recientemente, en noviembre de 2015, comienzan las obras de recuperación del trazado original de la vía férrea en un tramo del término municipal de Mula, conocido como la Ribera de los Molinos, que con anterioridad no había sido posible incorporar al trazado de la Vía Verde. El proyecto cuenta con una inversión de 314.596 € ejecutado íntegramente por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, completando sensiblemente de esta forma el trazado original de la vía férrea como trazado de la actual Vía Verde.

La siguiente ficha describe de forma genérica los recursos de la Vía Verde del Noroeste:



FIGURA 2: Recursos de la Vía Verde del Noroeste. Fuente: Elaboración propia a partir de informaciones del Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia.

Desde el punto de vista organizativo, y tras nueve años de trayectoria del Consorcio original, el 23 de enero de 2012 se publican en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, la modificación de los Estatutos del Consorcio. Con esta modificación se adapta el antiguo marco normativo considerando la próxima creación de nuevas vías verdes y la posibilidad de incorporar aquellos municipios que dispongan de este tipo de recorridos u otros (Cañadas Reales, caminos peregrinación, grandes recorridos, carreteras en desuso, corredores verdes, etc.). La entidad pasa denominarse Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia. Este cambio permite la entrada los Ayuntamientos interesados en participar en este proyecto y facilita la gestión, mantenimiento y promoción conjunta de estas infraestructuras con vocación de producto turístico.

Además de los trabajos en la Vía Verde del Noroeste, el Consorcio pretende atender a la formalización de las correspondientes Vías Verdes en otros trazados de ferrocarril abandonados en la Región de Murcia.



FIGURA 3: Vías Verdes en la Región de Murcia del Noroeste. Fuente: Elaboración propia a partir de informaciones del Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia.

### 3.2 Justificación del proyecto.

Desde su puesta en marcha, la Vía Verde del Noroeste se ha constituido como la infraestructura lineal más potente con uso turístico de la Región de Murcia, hecho complementado además por su condición de “Camino Jubilar” hacia la ciudad de Caravaca de la Cruz. Asimismo la Vía Verde supone un relevante apoyo socioeconómico a las políticas de desarrollo sostenible que ha emprendido la Comarca del Noroeste en su conjunto.

No obstante, el tiempo transcurrido y la escasez presupuestaria ha conducido a que en la Vía Verde del Noroeste tenga en la actualidad diferentes e importantes problemas y necesidades de mejora que inciden directa e indirectamente en el funcionamiento, la calidad y la imagen de la vía y que necesitan de la ejecución de proyectos de mejora y adecuación. Dado el volumen de las necesidades y los escenarios actuales de disponibilidad presupuestaria para la inversión pública, el presente proyecto nace como una propuesta hacia las empresas para recabar su colaboración voluntaria en la conservación, restauración y mejora de la Vía Verde del Noroeste y el conjunto de Vías Verdes de la Región de Murcia.

#### 4. METODOLOGÍA

En cuanto a la metodología específica, para la realización del proyecto se han realizado las siguientes tareas:

- Consulta de documentación y proyectos previos.
- Trabajos y análisis de campo.
- Reuniones y consultas con la Gerencia y técnicos del Consorcio encargado de mantenimiento y otras personas conocedoras de las necesidades de la Vía Verde.

El trabajo ha tenido en cuenta las necesidades de conceptualización y plasmación de los objetivos de proyecto desarrollando las siguientes fases:

- a) Síntesis previa de necesidades, posibilidades y alternativas. Determinación de las necesidades existentes de intervención en la infraestructura y el patrimonio de la Vía Verde.
- b) Definición de tipología de proyectos. En base al estudio previo anterior, esta parte del proyecto diseña tipos de proyectos generales que puedan ser abordados a través de la colaboración de empresas interesadas en invertir en los mismos como una forma de reforzar su compromiso patrimonial, ambiental, turístico y con el desarrollo rural.
- c) Definición de estrategias de actuación. El proyecto incluye la reflexión y propuesta sobre las estrategias que habrán de seguirse a fin de conseguir el objetivo de que las empresas se interesen por esta propuesta en el marco de sus políticas de Responsabilidad Social Corporativa y su compromiso con los aspectos patrimoniales, ambientales, turísticos y de desarrollo rural de su entorno..

#### 5. RESULTADOS.

##### 5.1. Resultados de la fase de previa de necesidades, posibilidades y alternativas.

###### Detección de necesidades.

El proyecto ha puesto de manifiesto una serie de deficiencias y necesidades básicas en torno a al mantenimiento y mejora de la infraestructura. Estas deficiencias se han categorizado en 8 tipos que se describen brevemente a continuación en la Tabla 1.

Deficiencia / necesidad básica	Descripción resumen
a) Señalización de la infraestructura	Necesidad de mejora de la señalización direccional (señales degradadas y necesidad de nueva señalización para conexión con otros recorridos y con elementos patrimoniales del entorno de la Vía). Necesidad de mejora de la señalización informativa e interpretativa (por deterioro o ausencia de señales en rasgos interpretativos interesantes). Necesidad de ampliación en número de la señalización de normativa y precaución.
b) Estado del firme	Mejora de diferentes tramos deteriorados por corrimientos de tierra por escorrentía y encharcamientos recurrentes.
c) Seguridad en el recorrido	Presencia de puntos críticos (necesidad de nuevos tramos con barandillas protectoras, iluminación en túneles y filtraciones con posibles desprendimientos en túneles).
d) Conexión con otros trazados y puntos de interés patrimoniales.	Ausencia de conexión con otros recorridos existentes en la comarca y con otros elementos de interés turístico patrimonial cercanos. Necesidad de conectar integralmente para establecer una red territorial que tenga a la Vía Verde como eje vertebrador
e) Accesibilidad	Existencia de puntos conflictivos de accesibilidad

	(barreras) para usuarios discapacitados, tanto en la propia Vía como en sus zonas de acceso.
f) Degradación del paisaje	Espacios degradados en el entorno de la Vía, particularmente en las cercanías de los núcleos de población.
g) Áreas de descanso y acogida	Degradación de áreas actuales y necesidad de nuevas áreas en zonas adecuadas.
h) Elementos de interés patrimonial	Necesidad de reforzar la restauración y/o mantenimiento de recursos patrimoniales de interés del entorno de la Vía Verde.

TABLA 1. Síntesis de deficiencia y necesidades básicas detectadas.

## 5.2. Resultados de la fase de definición y propuesta de tipología de proyectos.

Una vez realizado el análisis sobre las necesidades, posibilidades y alternativas definidas en el apartado anterior, y en estrecha correlación con ellas, el proyecto ha definido, a modo de propuesta, 8 tipologías generales de proyectos para orientar las posibles actuaciones que se puedan acometer para el acondicionamiento y mejora de la Vía Verde.

Se trata de propuestas “tipo” que desarrollan actuaciones concretas pero que deben entenderse como ejemplos abiertos y flexibles ante las necesidades y oportunidades que puedan surgir en el futuro. Estas tipologías de proyectos se describen a continuación brevemente en la Tabla 2:

Tipología de proyectos propuestos	Descripción resumen
a) Señalización	Mejora, mantenimiento e incorporación de nueva señalización tanto direccional como informativa e interpretativa que permita ofrecer un producto turístico diversificado
b) Acondicionamiento y mejora de la infraestructura física. Aspectos relacionados con el firme y la seguridad.	Mejora en taludes, cunetas y firmes. Mejoras para la seguridad del usuario (tramos de valla, iluminación de túneles con placas solares, protección contra filtraciones). Trabajos de mantenimiento.
c) Incorporación de nuevos trazados para la ampliación de la infraestructura o mejora de sus conexiones.	Diseño y ejecución de nuevos tramos de vía (acondicionamiento de caja del camino, apertura de cunetas, refino y compactación de firmes, aporte de firme).
d) Vía Verde accesible.	Actuaciones encaminadas a la mejora y adaptabilidad del recorrido (acceso discapacitados desde núcleos urbanos, disponibilidad de aparcamientos adaptados, cartelería y señalización de accesibilidad, instalación de vallas para evitación de caídas a distinto nivel)
e) Restauración paisajística y ecológica de entornos degradados.	Retiradas de basuras, ejecución de barreras o pantallas vegetales, restauración vegetal de áreas degradadas)
f) Equipamientos didácticos y áreas de acogida y descanso.	Mejora de actuales áreas y creación de nuevos espacios, mejorando su dimensión educativa.
g) Incorporación de elementos	Incorporación de los elementos patrimoniales

patrimoniales de interés como recursos asociados a la Vía Verde.	asociados al recorrido (restauración y puesta en valor)
h) Otras actuaciones de interés	Actuaciones de dinamización y difusión (creación de la APP Vía Verde del Noroeste, guía paisajística y ambiental, programa de voluntariado Vía Verde, iniciativas para el empleo, etc.

TABLA 2. Síntesis de tipologías de proyectos propuestos.

El proyecto presupuesta también las distintas acciones en términos de definición de unidades de obra, de forma que la futura concreción de los correspondientes proyectos ya puede contar con orientaciones presupuestarias de partida.

Un elemento técnico interesante del trabajo es la generación de imágenes sugeridoras (Renders) de cada una de las tipologías de proyecto propuestas, lo cual que funcionan tanto como descripción técnica de la correspondiente idea, como a modo de elemento de imagen para la función principal del proyecto que no es otra que la necesidad de convencer a posibles empresas patrocinadoras. A continuación se muestran algunas de estas imágenes del proyecto.



FIGURA 4. Proyectos de señalización. Elaboración propia.

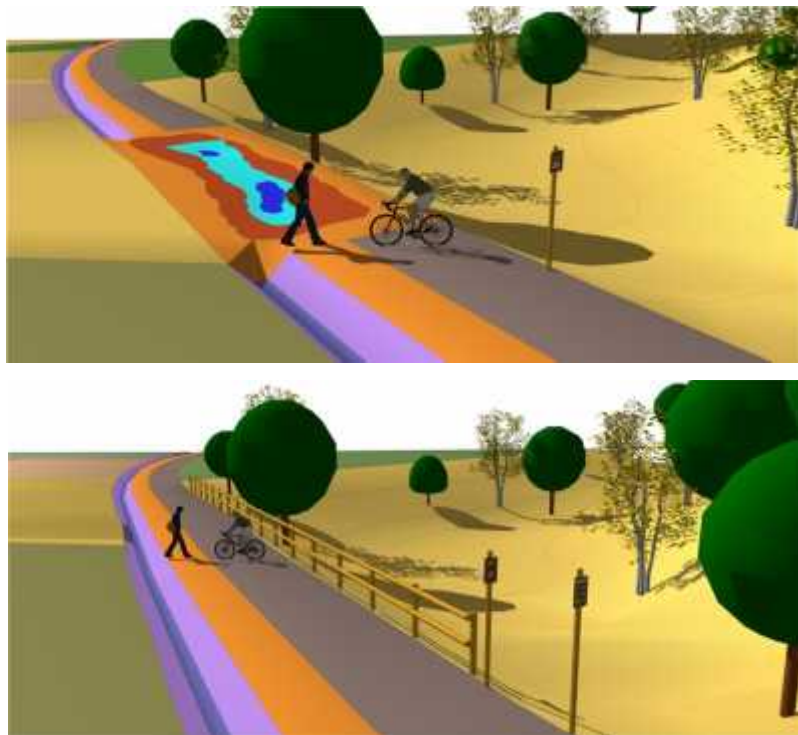


FIGURA 5. Acondicionamiento y mejora de la infraestructura física. Elaboración propia.





FIGURA 6. Vía Verde accesible. Elaboración propia

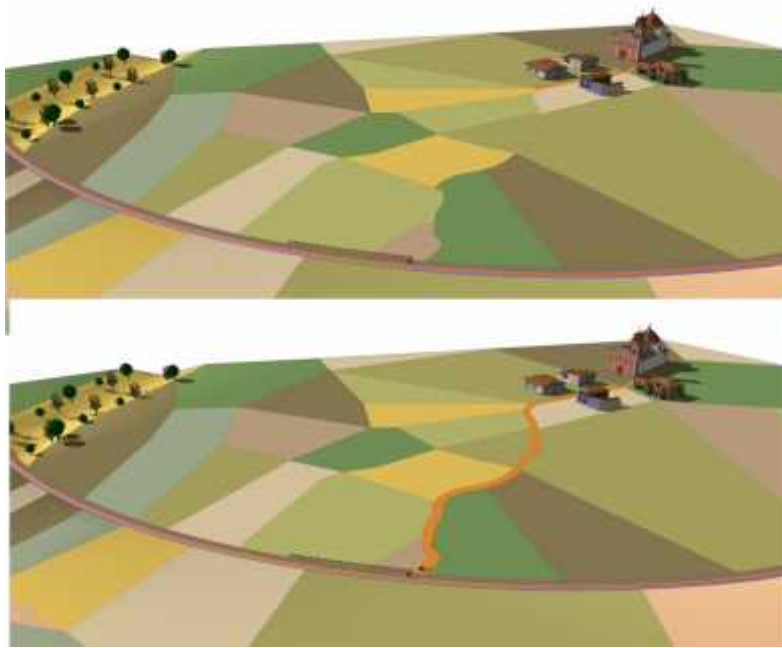


FIGURA 7. Incorporación de nuevos trazados. Elaboración propia.

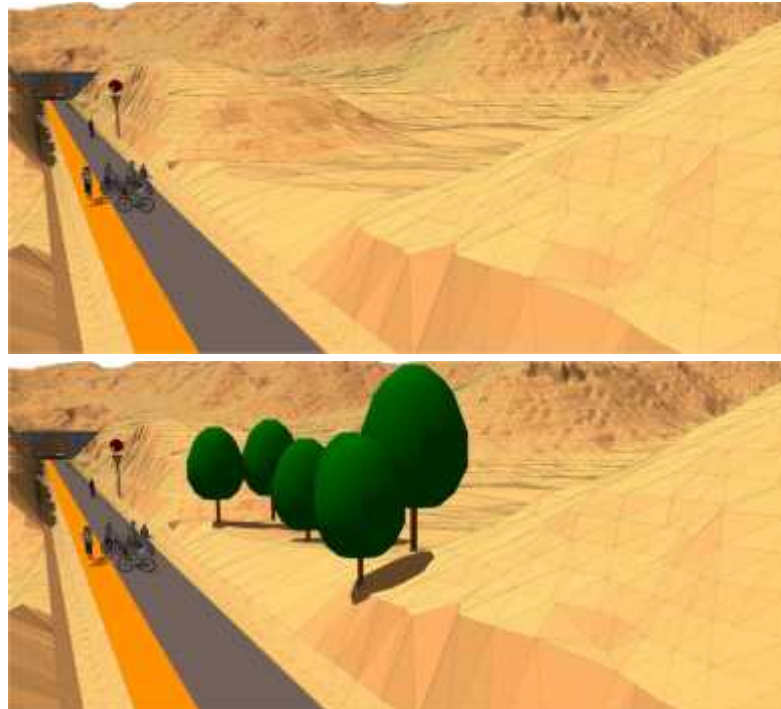


FIGURA 8. Restauración paisajística y ecológica. Elaboración propia



FIGURA 9. Equipamientos didácticos. Áreas de descanso. Elaboración propia.



FIGURA 10. Restauración y puesta en valor de elementos patrimoniales. Elaboración propia.

### 5.3. Resultados de la fase de definición de estrategias de actuación hacia las empresas.

Una vez formuladas las necesidades, posibilidades y alternativas de actuación en la Vía Verde y definidas las tipologías de posibles proyectos, corresponde realizar una propuesta sintética sobre qué estrategias habrán de seguirse a fin de conseguir el objetivo de que las empresas se interesen por esta iniciativa en el marco de sus políticas de Responsabilidad Social Corporativa y su compromiso con los aspectos patrimoniales, ambientales, turísticos y de desarrollo rural de su entorno.

A continuación la Tabla 3 resume dichas estrategias y modos de acción.

Fases diseñadas	Descripción resumen
a) Presentación pública	Primera presentación pública del proyecto (realizada en diciembre de 2015), con intervención de responsables de alto nivel político. En esta presentación se expone el proyecto y se exhibe la presentación audiovisual realizada. Se persigue la mayor repercusión posible en medios de comunicación.
b) Contacto directo con empresas.	Posteriormente se establecerá contacto con las empresas potencialmente interesadas para incidir en la idea, iniciando los contactos a través de los responsables

	<p>políticos del mayor nivel posible.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Complementariamente se estudiará la posibilidad de ampliar los contactos a mayor número de empresas, incluso a puerta fría, con visitas programadas a empresas de tamaño mediano-grande realizadas por la Gerencia del Consorcio o a través de una asistencia técnica si es viable.</li> </ul>
c) Maduración de ideas y proyectos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Con las empresas que muestren interés, se trabajará en la concreción de los posibles proyectos a abordar. En esta fase deberían intervenir los técnicos de la Comisión Ejecutiva de las Vías Verdes y los que se determinen desde las Consejerías intervinientes.</li> <li>- Para esta fase se sugiere flexibilidad, es decir adaptación a la voluntad y la inclinación de las empresas, intentando centrar los posibles proyectos en las posibilidades y tipologías definidas en este trabajo pero, en su caso, escuchando y valorando otras alternativas que pudieran ser del interés de las empresas.</li> </ul>
d) Firmas de acuerdos.	Para alcanzar un primer resultado de imagen para las empresas, con aquellas a las que se lleguen a resultados se realizará algún tipo de acto para la firma del correspondiente acuerdo, convenio o protocolo
e) Proyectos y ejecución.	<p>Redacción de proyecto específico y ejecución del mismo. En función de los acuerdos podría haber dos casuísticas básicas aceptables:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que el proyecto sea elaborado, dirigido o ejecutado por el Consorcio, con la financiación (total o parcial) de la empresa en concreto.</li> <li>- Que la empresa esté interesada en hacer por ella misma los procesos técnicos, en cuyo caso todos sus pasos requerirían de la revisión técnica y aprobación del Consorcio.</li> </ul>
f) Seguimiento y evaluación.	Para cada uno de los proyectos que se concluyan, se sugiere que la Gerencia del Consorcio redacte un informe específico de evaluación y logros alcanzados para conocimiento de los órganos del Consorcio.

TABLA 3. Estrategias de actuación hacia las empresas.

Para facilitar la tarea de captación de empresas el trabajo ha incluido la realización de materiales divulgativos como un Dossier de proyecto, un díptico promocional, y un vídeo promocional ([https://www.youtube.com/watch?v=MkXgJ29ao\\_c](https://www.youtube.com/watch?v=MkXgJ29ao_c))

Asimismo el trabajo incluyó la sugerencia de una serie de ítems argumentales que podrían ser de utilidad para contribuir a las tareas de acercamiento y captación de empresas, que se resumen a continuación:

- Argumentos corporativos/emocionales:
  - Contribuirás a hacer en la Vía Verde lo que tú harías en tú empresa: Corregir los fallos y mejorar la calidad.
  - Asociarás la imagen de tu empresa a un esfuerzo útil y comprometido por la Región de Murcia.

- Mejorarás tu imagen sostenible hacia sociedad, clientes internos y externos, proveedores, partners y administraciones.
- Potenciarás tu imagen responsable.
- Harás pública la vocación de tu empresa por la sostenibilidad y el bienestar de todos.
- Reforzarás coherentemente la identidad de tu empresa con un proyecto en la vía verde asociable a tu actividad (por ejemplo una empresa eléctrica con un proyecto de iluminación de los túneles con energías renovables, o una gasística con un equipamiento didáctico /parque público en la vía que incorpore juegos para niños sobre la energía, etc...)
- Argumentos operativos:
  - Te incorporarás como Empresa Amiga a los materiales publicitarios y promocionales de la Vía Verde, de difusión por múltiples medios y, en la forma en que se acuerde, de forma mantenida en el tiempo.
  - Podrás utilizar el proyecto realizado y la imagen de la Vía Verde en tu comunicación corporativa y en tu publicidad de cualquier índole.
  - Dispondrás de una interesante herramienta de apoyo para tus estrategias corporativas y para competir en el mercado. Por ejemplo podrás poner en valor tu proyecto colaborativo con la Vía Verde en los soportes documentales de diferentes ISOs, Sistemas de Calidad y Medio Ambiente, Sistemas de Responsabilidad Corporativa, etc. En el caso de empresas interesadas en Huella de Carbono, podría ser posible utilizar este tipo de proyectos, al menos los que se refieran a restauración ambiental.

## 6. CONCLUSIONES.

La necesidad de incorporar nuevas estrategias de desarrollo se ha convertido en una cuestión vital para dinamizar determinados territorios que, sin estas iniciativas, podrían verse sumidos en situaciones indeseadas desde el punto de vista socioeconómico y también ambiental. Un espacio carente de soluciones vitales para sus habitantes está indefectiblemente abocado a convertirse en un desierto demográfico, de ahí la importancia de actuaciones de revitalización que garanticen su desarrollo sostenible.

En este trabajo, además de las cuestiones teóricas y metodológicas exigidas en un trabajo de investigación, se presenta el Proyecto Marco “Vía Compromiso”, que se inscribe en un destino turístico con recursos y productos turísticos de distinta tipología, entre otros los que se relacionan con el disfrute de la naturaleza, los que proporciona el medio rural y aquellos que se apoyan en su patrimonio cultural, como es el caso del Turismo de Peregrinación/Religioso, que podemos considerar emergente en este espacio geográfico.

Conviene destacar que el esfuerzo realizado en la elaboración del Proyecto puede resultar de utilidad para la corrección de deficiencias en la Vía Verde del Noroeste de la Región de Murcia, así como de gran interés para iniciar una colaboración de tipo público-privada pionera en el ámbito de la generación de infraestructuras y la promoción del turismo sostenible en la Región de Murcia, lo que podemos enlazar con lo indicado por la OMT ya en 1999, cuando se refiere a la necesidad de mantener una estrecha cooperación y coordinación entre ambos sectores durante todo el proceso de planificación y ejecución...

Hay que advertir que, para conseguir estos propósitos, es preciso cumplir una doble condición. Por una parte las empresas deben percibir en este proyecto una oportunidad real dentro de sus políticas de imagen y de Responsabilidad Social Corporativa. Por otra, el Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia debe perseverar en la tarea de comercialización de la idea con las oportunas gestiones ante las empresas potencialmente interesadas, empleando en ello los recursos humanos y materiales que sean pertinentes.

## 7. AGRADECIMIENTOS.

El presente trabajo ha sido posible gracias a la financiación de la iniciativa europea LEADER. Grupo de Acción Local "Integral", con el impulso y la supervisión del Consorcio de Vías Verdes de la Región de Murcia, en particular su Gerente, Juan Soria. Agradecemos la colaboración de los técnicos del Consorcio de las Vías Verdes y del Instituto de Turismo de la Región de Murcia. Agradecemos asimismo la colaboración de las empresas Ingeniería del Entorno Natural y Pardo Comunicación, así como al Equipo de ECOPATRIMONIO responsable del proyecto, en particular a Marta Sánchez Egea.

## 8. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS WEB.

- BERTONI, M. (2008): Turismo sostenible: su interpretación y alcance operativo. *Cuadernos de geografía*, (17), 155-163.
- DECLARACIÓN DE QUEBEC SOBRE EL ECOTURISMO (2002). Disponible en: [http://www.cinu.org.mx/eventos/turismo2002/doctos/dec\\_quebec.pdf](http://www.cinu.org.mx/eventos/turismo2002/doctos/dec_quebec.pdf)
- GÓMEZ MARTÍN, B. y LÓPEZ PALOMEQUE, (2002): *Regionalización turística del mundo* (Vol. 257). Edicions Universitat Barcelona.
- MANENTE, M., y MINGHETTI, M. (2006): "Destination Management Organizations and Actors." In *Tourism Business Frontiers. Consumers, products and industry*. Edited by D. Buhalisand C. Costa. Oxford, UK: Elsevier Butterworth-Heinemann, pp. 228-237.
- MILLÁN, M., (2006): "El Desarrollo Sostenible como estrategia: la Red Verde Mediterránea en la Región de Murcia". En: BIGNÉ, J. E. y BLANQUER, D. V. (coord.): *Turismo en Espacios rurales: 8º Congreso de Turismo Universidad y Empresa*. Valencia, Tirant Lo Blanch. pp. 397-420.
- (2006): "Implementació de l'oferta turística a través de l'ecoturisme: especial referència a la Regió de Múrcia". En ARROM MUNAR, J. M.; et. al. (Coordinadores) (2006): *Per una nova cultura del turisme*. Palma, Institut d'Estudis Ecològics. pp. 139-159.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (1997): *Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible*. Madrid.
- (1999) Desarrollo Turístico Sostenible: Guía para las administraciones Locales. Madrid OMT
- (2004): *Sustainable Tourism Development: Guide for local planners*. Madrid: WTO.
- (2003). Desarrollo Sostenible del Ecoturismo: una compilación de buenas prácticas en las pymes. Madrid.
- OMT y PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente), publicación conjunta (2005). Por un Turismo más Sostenible: Guía para Responsables Políticos.
- RITCHIE, J.R.B. y CROUCH, G.I. (2003): *The Competitive Destination. A Sustainable tourism perspective*. CABI Publishing, UK
- ROJAS PINILLA, H. (2009): "Entre lo ideal y lo real; ¿los cambios en los enfoques propuestos de turismo rural sostenible desde la Organización de las Naciones Unidas contribuirían al desarrollo rural territorial?" *Cuadernos de Desarrollo Rural* 6 (62) pp.145-171.
- SOCIEDAD INTERNACIONAL DE ECOTURISMO, Disponible en <http://www.ecotourism.org/what-is-ecotourism>
- UICN (1998): *Turismo sostenible en el Mediterráneo*. Guía para la gestión local. Brau Ediciones, Gerona.
- VALDÉS PELÁEZ, L. y PÉREZ FERNÁNDEZ, J. M. (directores) (2003): *Experiencias públicas y privadas en el desarrollo de un modelo de turismo sostenible*. Fundación Universidad de Oviedo. Oviedo.

- VELASCO GONZÁLEZ, M. (2013): «Gestión pública del turismo. La Gobernanza». En *Gestión estratégica sostenible de destinos turísticos*, Coord. Juan Ignacio Pulido, Universidad Internacional de Andalucía.
- WTTC, OMT Y CONSEJO DE LA TIERRA (1996): *Agenda 21 para la industria de los viajes y el turismo*. Madrid.