

PACTEM NORD INFORMA

Informes municipales:

“aproximación a la movilidad y actividad laboral
en las áreas empresariales de Paterna”



Síguenos

PACTEM NORD



www.consorci.info

<https://observatoriopactemnord.es>

Índice

Introducción.....	2
1. Objeto y alcance.....	2
Tabla 1. Áreas industriales y código postal.....	3
2. El empleo en las áreas empresariales de Paterna según códigos postales.	3
Tabla 2. Datos de actividad empresarial y laboral según código postal (Paterna)	3
Tabla 3. Resumen de actividad empresarial y laboral del municipio de Paterna.....	4
Gráfico 1. Red de comunicación y acceso a las áreas empresariales por código postal (46980 y 46988).....	4
3. Magnitud del flujo laboral de entrada a Paterna.....	5
Tabla 4. Principales datos de movilidad laboral en Paterna (2023).	5
4. Procedencia territorial de los desplazamientos laborales de entrada a Paterna.	5
Tabla 5. Principales municipios/comarcas de origen de las personas trabajadoras de Paterna en 2023.	5
Tabla 6. Desplazamientos a Paterna desde los municipios de l’Horta Nord en 2023.....	6
5. Consideraciones finales.....	7
Tabla 7. Resumen de normativa, planes y documentación referenciada.....	10
6. Referencias.....	11

Nota metodológica:

La información utilizada en este documento procede del Censo de Movilidad Laboral del Instituto Nacional de Estadística (año 2023) y permite analizar los flujos de residencia-trabajo a escala municipal. También hemos incorporado datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS, a enero de 2023 y 2026) para contextualizar la dimensión del tejido empresarial y del empleo en el municipio de Paterna. Asimismo, se ha recurrido a una explotación específica para aproximarnos al volumen de actividad laboral en términos de afiliación a la seguridad social en las empresas de las áreas empresariales del municipio. Téngase en cuenta que la unidad territorial facilitada corresponde al código postal, no a la delimitación oficial de cada polígono o parque empresarial, por lo que los datos obtenidos deben interpretarse como una aproximación, teniendo en cuenta, además, que estas magnitudes tienen en consideración el secreto estadístico (se recoge <5 cuando el valor se encuentra entre 1 y 4).

Puede ampliar información en www.observatoriopactemnord.es, una página web en la que recogemos, entre otras cuestiones, información específica asociada a la movilidad laboral en el territorio.

Marzo de 2026

INFORMES MUNICIPALES: “Aproximación a la movilidad y actividad laboral en las áreas empresariales de Paterna”

Introducción.

Uno de los objetivos prioritarios del [observatorio de empleo Pactem Nord](#) es ofrecer a la ciudadanía y a los municipios y entidades integradas en el Pacto Territorial de Empleo *información que permita el conocimiento del territorio y, desde él, el impulso de todo tipo de proyectos asociados a los ejes de trabajo de la entidad*. Así, ante la importancia que adquiere el conocimiento de las dinámicas laborales en el territorio, es necesario aproximarnos a la movilidad de los trabajadores/as en el contexto actual, incidiendo en los distintos ejes críticos de la comarca sobre los que pivotan y se articulan la mayoría de los desplazamientos del territorio por motivos fundamentalmente laborales.

El conocimiento de esta realidad nos permitirá proponer distintas acciones que, en última instancia y con la colaboración de todos los agentes implicados, ciudadanía, empresariado y administraciones, facilitarán el acceso a las áreas de trabajo más significativas de manera sostenible (desde intervenciones variadas y amplias). Los cambios recientes en el mercado de trabajo, con el incremento de la población activa y del empleo, los procesos de salida de la ciudadanía de la ciudad de Valencia hacia municipios del área metropolitana, con atención a la primera corona de municipios y el eje litoral, generan una presión en distintos ámbitos que inciden sobre la movilidad.

Estos informes analizarán con el mayor detalle posible el empleo existente en las áreas empresariales de los municipios objeto de análisis, la actividad empresarial y laboral, los flujos de entrada y salida intra y extra comarcales, con atención a la procedencia territorial de los desplazamientos y el punto de origen de los trabajadores/as. Igualmente, es necesario realizar una breve descripción de la legislación existente y, en su caso, de los planes de movilidad vigentes, para poner de relieve la necesidad de intervenir en este ámbito.

1. Objeto y alcance.

El presente documento ofrece una aproximación a la movilidad laboral en el municipio de Paterna, con atención a sus áreas empresariales. El análisis combina, por un lado, información del **Censo de Movilidad Laboral del INE** correspondiente al año 2023, que permite observar los flujos residencia-trabajo a escala municipal, y, por otro, datos de la **Tesorería General de la Seguridad Social de enero de 2023 y enero de 2026**. La referencia de enero de 2023 se incorpora con el fin de contextualizar, en un marco temporal comparable, la dimensión municipal del empleo y de la actividad económica en el mismo año al que remiten los datos de movilidad, mientras que la de enero de 2026 aporta una actualización más reciente, tanto para el conjunto del municipio como para la **explotación específica agregada por códigos postales vinculados a áreas empresariales de Paterna**.

El objetivo no es ofrecer una delimitación cerrada de los datos por polígono industrial o área empresarial, sino **una base numérica inicial que ayude a dimensionar el volumen de desplazamientos laborales de entrada, la procedencia territorial de quienes acuden a trabajar a Paterna y la relevancia aproximada de los entornos empresariales asociados a estos códigos postales 46980 y 46988 (Tabla 1)**.

Cód.- INE	Municipio	Área industrial	Cód- Postal
46190	Paterna	Polígono Industrial El Molí	46980
46190	Paterna	Parque Empresarial Táctica	46980
46190	Paterna	Polígono Industrial l'Andana	46980
46190	Paterna	Parque Tecnológico de Valencia	46980
46190	Paterna	Polígono Industrial Fuente del Jarro	46988

Tabla 1. Áreas industriales y código postal.

2. El empleo en las áreas empresariales de Paterna según códigos postales.

La información de la TGSS permite aproximarse al volumen de actividad y empleo localizado en los **códigos postales** vinculados operativamente a áreas empresariales de Paterna según la explotación específica de datos de la TGSS (**Tabla 2**) donde para el código postal **46980** los datos son de **43.168 afiliaciones en régimen general, 3.714 en RETA**, 381 en el régimen del hogar, 89 en el régimen agrario y un valor inferior a 5 en el régimen del Mar, con un total **agregado de al menos 47.353 afiliaciones**. Asimismo, se registran **2.169 cuentas de cotización en régimen general**.

El código postal **46988**, presenta **11.456 afiliaciones en régimen general**, 10 en RETA, un total de 11.466 afiliaciones y 412 cuentas de cotización en régimen general.

Cód. postal	Empresas	Personas trabajadoras (afiliaciones)					
		Rég. general	R.E.T.A.	R.E. Hogar	R.E. Agrario	R.E. del mar	TOTAL
46980	2.169	43.168	3.714	381	89	<5	>=47.353
46988	412	11.456	10				11.466
Total	2.581	54.624	3.724	381	89	<5	>=58.819

Tabla 2. Datos de actividad empresarial y laboral según código postal (Paterna)¹.

Fuente: TGSS explotación específica de datos por código postal (enero de 2026).

En conjunto, ambos códigos postales concentran **54.624 afiliaciones en régimen general**, al menos **58.819 afiliaciones totales** y **2.581 cuentas de cotización** en régimen general. Aunque estos datos deben tratarse como aproximación y **no como equivalencia exacta polígono a polígono**, sí aportan una referencia cuantitativa muy relevante sobre la dimensión de la **actividad localizada en los principales entornos empresariales de Paterna**.

Para un enfoque de movilidad, esta información resulta útil porque permite contextualizar el volumen de entrada laboral observado en la fuente de movilidad dentro de espacios de concentración empresarial y de empleo **identificados de forma aproximada mediante códigos postales**.

Con el fin de situar en contexto municipal las magnitudes de movilidad laboral analizadas en el próximo apartado 3, de magnitud de flujo laboral a Paterna, la **Tabla 3** recoge una referencia del tejido empresarial y del número de afiliaciones registradas por la TGSS en Paterna, en el mismo estándar de regímenes de cotización utilizado previamente (**Tabla 2**).

Los datos de **enero de 2023** permiten enmarcar, en una referencia temporal comparable, la dimensión municipal de empresas y personas trabajadoras existente en el mismo año al que remiten los **datos de movilidad**, mientras que enero de 2026 aporta una actualización reciente de esa misma base económica y laboral. Esta comparación debe interpretarse con prudencia porque no establece una equivalencia directa entre **la información de la TGSS** y los **flujos de movilidad del INE**, sino que ofrece un **marco complementario para dimensionar el volumen de actividad** y empleo en el municipio.

¹ Los valores menores a 5 afiliados/as (<5) son sistematizados por la TGSS en un rango de 1 a 4 personas afiliadas por protección de datos.

		Régimen general	R.E.T.A.	R.E. Hogar	R.E. Agrario	R.E. del mar	TOTAL
ene-23	Empresas	2.686		613	6	4	3.309
	Trabajadores/as	50.125	4.893	482	71	7	55.578
ene-26	Empresas	2.817		549	6	1	3.373
	Trabajadores/as	56.124	5.304	458	97	5	61.988

Tabla 3. Resumen de actividad empresarial y laboral del municipio de Paterna².

Fuente: TGSS empresas y trabajadores/as (enero de 2023 y 2026).

La lectura conjunta de estos datos permite situar a Paterna en una escala municipal de actividad y empleo elevada, ya visible en enero de 2023 y actualizada en enero de 2026. Este encuadre **no equivale a una medición directa de los desplazamientos laborales**, pero sí ofrece una base complementaria útil para contextualizar la magnitud del flujo laboral de entrada a Paterna (40.723 personas – enero 2023) que se analiza a continuación.

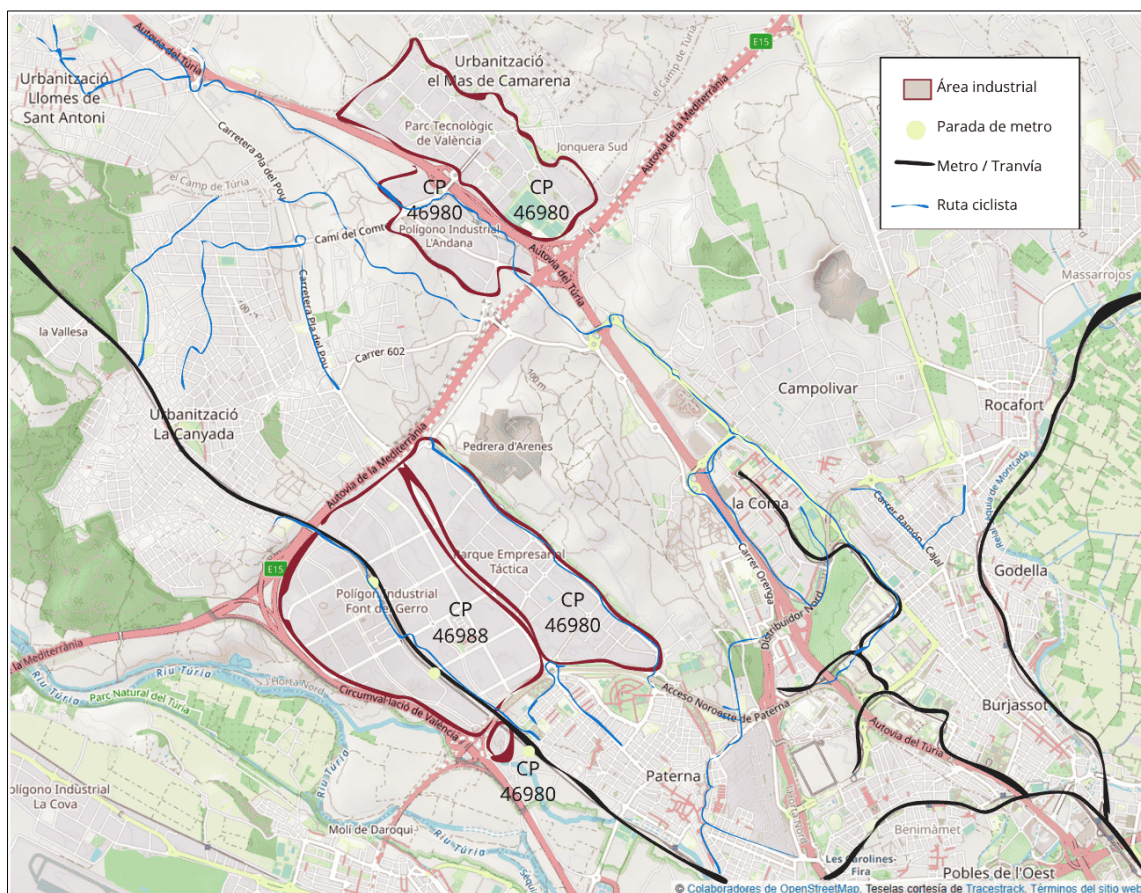


Gráfico 1. Red de comunicación y acceso a las áreas empresariales por código postal (46980 y 46988).

Fuente: elaboración propia sobre mapa base de © OpenStreetMap contributors. Datos cartográficos disponibles bajo licencia ODbL. <https://www.openstreetmap.org/copyright>

² Los valores menores a 5 (<5) son sistematizados, por protección de datos, por la TGSS en un rango de 1 a 4 personas afiliadas o empresas. Para esta tabla se ha optado por asignar el valor mínimo de 1 afiliado-a/empresa en estos casos, lo que introduce un sesgo hacia la baja, pero asegura consistencia en los sucesivos análisis.

3. Magnitud del flujo laboral de entrada a Paterna.

Los datos del INE de movilidad laboral correspondiente a 2023 permiten identificar con claridad la magnitud del volumen de desplazamientos laborales con acceso a Paterna desde otros municipios. Como muestra la **Tabla 4**, el número de personas que accedían a Paterna en dicha fecha para trabajar asciende a **40.723**, frente a 6.665 residentes que desarrollan su actividad laboral en el propio municipio. En conjunto, el volumen total de personas que trabajaban en Paterna se situaba en 47.388.

		Vienen a trabajar al municipio desde otros lugares	Personas residentes en Paterna que trabajan en Paterna
ene-23	Paterna	40.723	6.665

Tabla 4. Principales datos de movilidad laboral en Paterna (2023).

Fuente: INE Censo anual de población (ocupación y actividad) de 2023.

Estos datos permiten constatar que **una parte muy elevada del empleo localizado en Paterna se deriva de desplazamientos de entrada desde otros municipios**. Con la información disponible no es posible identificar modos de transporte, horarios punta ni itinerarios efectivos, pero sí **dimensionar una masa laboral de acceso suficientemente elevada como para justificar futuras lecturas más detalladas sobre conectividad, accesibilidad y planificación de la movilidad hacia los espacios de trabajo y áreas empresariales que se abordan en este documento**.

4. Procedencia territorial de los desplazamientos laborales de entrada a Paterna.

A escala comarcal, como se observa en la **Tabla 5**, la mayor aportación procedía de l'Horta Sud, con **9.216 personas**, seguida de l'Horta Nord, con **5.177**, y el **Camp de Túria**, con **4.699**. También destacaban, aunque a mayor distancia, la Ribera Alta (1.394) y el Camp de Morvedre (868).

Comarca origen	Top comarca	Vs. año anterior	Municipio origen	Top municipios	Vs. año anterior
l'Horta Sud	9.216	482	València	14.039	414
l'Horta Nord	5.177	202	Burjassot	1.419	37
El Camp de Túria	4.699	304	Torrent	1.358	68
La Ribera Alta	1.394	69	Manises	1.026	92
Fuera de CV	1.337	-19	Mislata	1.008	20
El Camp de Morvedre	868	32	Pobla de Vallbona, la	834	48
La Hoya de Buñol	660	39	Aldaia	767	72
La Ribera Baixa	441	20	Bétera	762	48
La Safor	430	33	Xirivella	679	39
La Costera	299	-22	Quart de Poblet	646	13
La Plana Baixa	278	-3	Sagunt/Sagunto	634	13
La Plana de Utiel-Requena	261	-54	Palpota	601	21
La Plana Alta	242	-10	Alaquàs	578	38
La Vall d'Albaida	210	-11	Eliana, l'	561	21
Los Serranos	201	6	Riba-roja de Túria	558	25
l'Alacantí	187	26	Llíria	544	50
La Canal de Navarrés	134	11	Montcada/Moncada	481	24
La Marina Alta	109	13	Catarroja	478	29
El Valle de Cofrentes-Ayora	79	-14	Alboraia/Alboraya	460	-2
El Alto Palancia	79	11	San Antonio de Benagéber	395	16
l'Alcoià	79	0	Godella	369	37
El Baix Vinalopó	76	-4	Alfafar	359	-4
El Vinalopó Mitjà / El Vinalopó Medio	56	14	Puçol	292	6
La Marina Baixa	55	9	Chiva	283	13
El Comtat	33	5	Benetússer	281	11
El Baix Segura / La Vega Baja	30	12	Albal	274	25
El Baix Maestrat	27	1	Massamagrell	259	15
l'Alt Vinalopó / Alto Vinalopó	27	-3	Gandia	249	34
El Rincón de Ademuz	-	-5	Picassent	244	5
l'Alcalatén	-	-6	Benaguasil	242	38
			Picanya	227	9

Tabla 5. Principales municipios/comarcas de origen de las personas trabajadoras de Paterna en 2023.

Fuente: INE Censo anual de población (ocupación y actividad) de 2023.

La principal procedencia municipal de las personas que iban a trabajar a Paterna en enero de 2023 es la ciudad de València, **con 14.039 personas**, seguida por Burjassot (1.419), Torrent (1.358), Manises (1.026), Mislata (1.008), la Pobla de Vallbona (834), Aldaia (767) y Bétera (762). También aparecen con valores significativos Xirivella, Quart de Poblet, Sagunt/Sagunto, Paiporta o Alaquàs.

Dentro de esta estructura general de procedencias, resulta de interés detenerse específicamente en los desplazamientos **con origen en municipios de l'Horta Nord**, tanto por su proximidad territorial como por el marco comarcal de referencia. La **Tabla 6** recoge los principales desplazamientos laborales con **origen en municipios de l'Horta Nord y destino a Paterna**. Su lectura permite identificar qué peso tiene el entorno comarcal más cercano dentro del conjunto de entradas laborales al municipio y aporta una referencia útil para futuras reflexiones sobre accesibilidad y conectividad **en clave supramunicipal próxima**.

Comarca origen	Top comarca	Vs. año anterior
València	14.039	414
l'Horta Sud	9.216	482
l'Horta Nord	5.177	202
El Camp de Túria	4.699	304
La Ribera Alta	1.394	69
Fuera de CV	1.337	-19
El Camp de Morvedre	868	32
La Hoya de Buñol	660	39
La Ribera Baja	441	20
La Safor	430	33
La Costera	299	-22
La Plana Baja	278	-3
La Plana de Utiel-Requena	261	-54
La Plana Alta	242	-10
La Vall d'Albaida	210	-11
Los Serranos	201	6
l'Alacantí	187	26
La Canal de Navarrés	134	11
La Marina Alta	109	13
El Valle de Cofrentes-Ayora	79	-14
El Alto Palancia	79	11
l'Alcoià	79	0
El Baix Vinalopó	76	-4
El Vinalopó Mitjà / El Vinalopó Medio	56	14
La Marina Baja	55	9
El Comtat	33	5
El Baix Segura / La Vega Baja	30	12
El Baix Maestrat	27	1
l'Alt Vinalopó / Alto Vinalopó	27	-3
El Rincón de Ademuz	-	-5
l'Alcalatén	-	-6
Total	40.723	1.552

Municipio origen	Top municipios	Vs. año anterior
Burjassot	1.419	37
Montcada/Moncada	481	24
Alboraia/Alboraya	460	-2
Godella	369	37
Puñol	292	6
Massamagrell	259	15
Tavernes Blanques	201	1
Rocafort	198	-18
Meliana	191	1
Rafelbunyol	167	28
Almàssera	161	5
Pobla de Farnals, la	146	19
Foios	137	-3
Puig de Santa Maria, el	133	19
Museros	123	5
Bonrepòs i Mirambell	93	-1
Alfara del Patriarca	87	6
Albalat dels Sorells	68	7
Vinalesa	62	-3
Albuixech	56	9
Massalfassar	56	4
Emperador	18	6
Total	5.177	202

Tabla 6. Desplazamientos a Paterna desde los municipios de l'Horta Nord en 2023.

Fuente: INE Censo anual de población (ocupación y actividad) de 2023.

En conjunto, la procedencia de quienes acceden a trabajar a Paterna **combina una base metropolitana amplia con una participación significativa del entorno comarcal más cercano**, observándose flujos intensos desde la ciudad de València, l'Horta Nord y el área metropolitana con aportaciones relevantes desde municipios de l'Horta Sud y El Camp de Túria.

En cuanto a la **evolución reciente del flujo de entrada**, según los datos del INE (2021-2023), la serie disponible para el indicador de personas que vienen a trabajar a Paterna muestra una evolución ascendente. En 2021 el volumen era de **38.096 personas**; en 2022 ascendía a **39.171**; y en 2023 alcanzó **40.723**. Esta evolución, relacionada directamente con el crecimiento del empleo, la implantación de nuevas empresas y el crecimiento empresarial, sugiere la intensificación de los desplazamientos diarios por motivos de trabajo y, por tanto, **la presión sobre accesos y conexiones** generadores de disfunciones horarias.

5. Consideraciones finales.

A la vista de los datos analizados en este informe, Paterna registra en 2023 un volumen muy elevado de accesos laborales desde otros municipios, cifrado en **40.723 personas**, en un contexto de elevada actividad económica y de notable concentración de afiliación y empleo en los códigos postales vinculados a sus principales áreas empresariales. Esta constatación no permite, por sí sola, identificar con precisión los modos de transporte utilizados, las franjas horarias de mayor intensidad, los puntos concretos de congestión ni las necesidades exactas de infraestructura; sin embargo, sí aporta una base descriptiva suficiente para considerar la movilidad de acceso al trabajo como una cuestión relevante en el funcionamiento de estos entornos productivos.

Los datos expuestos hasta aquí no pretenden cerrar un diagnóstico completo de movilidad, pero sí ofrecen una base suficiente para situar el caso de Paterna en relación con el marco normativo vigente y con varios planes y documentos recientes elaborados en su entorno.

Desde el punto de vista normativo, esta lectura encuentra apoyo tanto en el marco autonómico como en el estatal. La **Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunitat Valenciana**, distingue entre planes municipales, supramunicipales y planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos, y prevé expresamente que la implantación de nuevas áreas generadoras de alta movilidad vaya precedida del correspondiente plan de movilidad. Esa previsión resulta relevante para este informe porque permite situar la movilidad asociada a espacios productivos y focos de fuerte atracción de trabajadores/as en una lógica de planificación específica, y no únicamente como una derivada del tráfico general.

La **Ley 14/2018, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana**, incorpora la movilidad dentro de la agenda de modernización de las áreas industriales. Además, el propio **Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Avanzada de Fuente del Jarro** recuerda expresamente que estas áreas han de colaborar con los ayuntamientos en la elaboración de planes de movilidad sostenible para personal trabajador y visitante. Esa conexión entre norma autonómica y plan sectorial próximo es especialmente útil para el caso de Paterna, porque permite relacionar la realidad observada en el informe con un marco institucional ya existente en el territorio.

A escala estatal, la **Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible**, incorpora planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo dentro de una lógica más amplia de planificación, coordinación y seguimiento de la movilidad. Para este informe, lo más relevante es rescatar algunos elementos concretos: la existencia de instrumentos específicos para grandes polos de atracción, la previsión de planes orientados al acceso al trabajo y la jerarquía modal que, en el ámbito urbano, favorece la movilidad activa, el transporte público colectivo y los esquemas de alta ocupación frente al vehículo privado.

La modificación aprobada en **marzo de 2026** refuerza todavía más el interés práctico del tema. El **artículo 63 del Real Decreto-ley 7/2026 modifica el artículo 26 de La Ley 9/2025** y establece que, en el plazo de **doce meses** desde la entrada en vigor de la ley, las empresas y entidades del sector público deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para centros con más de **200 personas trabajadoras o 100 por turno**. La nueva redacción precisa, además, que estos planes deben incluir medidas de movilidad activa, transporte colectivo, movilidad de bajas emisiones, movilidad compartida o colaborativa, recarga de vehículos cero emisiones, **teletrabajo cuando sea posible** y seguridad vial. También amplía expresamente el foco de análisis, al indicar que deben tenerse en cuenta no solo las personas trabajadoras, sino también **visitantes, proveedores y cualquier otra persona que requiera acceder al centro**, así como los planes de movilidad de la entidad local y otros instrumentos de regulación aprobados por la administración competente. Esta precisión es importante porque conecta la movilidad de acceso a las áreas empresariales no solo con la plantilla, sino también con otros flujos funcionales asociados a **actividad económica y logística**.

En este contexto, el **Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Avanzada de Fuente del Jarro** se define como un instrumento de planificación estratégica orientado a mejorar la movilidad del ámbito desde una óptica de sostenibilidad ambiental, social y económica, e insiste en que las propuestas deben responder al diagnóstico y contar con la implicación de empresas, personas trabajadoras y administraciones competentes. Además, parte de una idea especialmente aprovechable para el presente informe: **las áreas de actividad económica suelen localizarse separadas de los tejidos residenciales y, con frecuencia, no disponen de redes de transporte público plenamente adaptadas a las necesidades de acceso**. Esa formulación es relevante porque permite subrayar la importancia de las infraestructuras y servicios asociados al transporte público para este tipo de entornos.

También resulta importante que el plan de Fuente del Jarro no limite la movilidad al acceso ordinario de la plantilla. Entre sus materiales de diagnóstico y sus propuestas aparecen referencias claras a **visitas, proveedores, estacionamiento de camiones** y organización del tráfico interior y exterior del área. El documento cuantifica, por ejemplo, un déficit de estacionamiento en vía pública, señala la problemática específica del estacionamiento de camiones y estima emisiones anuales asociadas al sistema de transporte del área. Además, la documentación de encuesta contempla expresamente desplazamientos por trabajo y por visita, así como situaciones vinculadas a carga, descarga o estacionamiento de vehículos pesados. Todo ello permite introducir, con respaldo documental, una idea importante para el cierre del informe: **la movilidad en áreas empresariales no afecta únicamente a las personas trabajadoras, sino también a otros accesos funcionales relacionados con visitas profesionales, proveedores, servicios y, en determinados casos, circulación y estacionamiento de vehículos pesados**.

En cuanto a las propuestas de mejora, el valor de Fuente del Jarro no reside en ofrecer un catálogo que deba trasladarse automáticamente al conjunto de Paterna, sino en mostrar qué tipos de medidas ya se están estudiando en un entorno muy próximo. El plan organiza **31 propuestas** en cinco líneas de actuación: mejora de la calidad urbana y de los modos no motorizados, refuerzo del transporte público, optimización del vehículo privado, impulso de la movilidad eléctrica y gestión inteligente de la movilidad. Entre las medidas concretas incluidas figuran la mejora de aceras e intersecciones, implantación de aparcabici, red ciclista, nuevo servicio de transporte público urbano, lanzaderas, posible nuevo apeadero, carpooling, gestión del estacionamiento, aparcamiento vigilado de camiones, puntos de recarga, electrificación de flotas, flexibilidad horaria, teletrabajo y mesa de la movilidad. Estas medidas no deben presentarse como soluciones cerradas para todo el municipio, pero sí como una referencia próxima de los tipos de instrumentos que ya se consideran viables en un área empresarial de Paterna, si bien, requerirán de la implicación directa del propio tejido empresarial, pues distintas medidas (por ejemplo, la puesta en marcha de la flexibilidad horaria o del teletrabajo) lo interperlan.

El **Pla de Mobilitat Metropolità de València (PMoMe / MobiMet)** permite situar el caso de Paterna dentro de un marco metropolitano más amplio. El documento define una red integradora basada en **movilidad activa, transporte público e intermodalidad**, y plantea su desarrollo mediante ampliación de servicios y líneas, implantación del sistema **metroTram**, creación de nuevos **aparcamientos disuasorios**, refuerzo de la red de **intercambiadores**, implantación del **billete único** y desarrollo de itinerarios no motorizados metropolitanos. En términos de magnitud, el material prevé una ampliación global de **+57 km de metroTram, +21 km de metro, +14 km de tranvía, +4 km de Rodalies y +22 km de Bus-VAO**, junto con una red metropolitana de **1.047 km de vías ciclistas y ciclopeatonales** y más de **10.000 plazas de aparcamiento disuasorio**.

Para el caso de Paterna, este documento resulta especialmente relevante porque no se limita a formular principios generales, sino que incorpora actuaciones que inciden de forma directa en su entorno funcional. Entre ellas figura expresamente el sistema **metroTram de l'Horta Nord-Oest (Parc Tecnològic <-> València)**, junto con la implantación del **Bus-VAO en la CV-35**, corredor especialmente significativo para los accesos metropolitanos hacia el oeste y noroeste de València. La documentación prevé además mejoras de tiempos de acceso a determinados centros atractores. En relación con el **centro de València**, MobiMet muestra para **Paterna** una reducción prevista de **3 minutos**, mientras que para el **Parc Tecnològic** la reducción prevista asciende a **15 minutos**. En relación con el **Campus de Tarongers**, la reducción prevista es de **5 minutos** para **Paterna** y de **30 minutos** para el **Parc Tecnològic**. Estas previsiones deben interpretarse como estimaciones de planificación y no como beneficios ya materializados, pero resultan

útiles porque sugieren que determinadas áreas empresariales o tecnológicas de Paterna podrían beneficiarse de forma especialmente intensa de mejoras metropolitanas en transporte público de alta capacidad.

La aportación de MobiMet también es significativa desde la perspectiva de la **movilidad activa**. La previsión de una red ciclista y ciclopeatonal metropolitana de 1.047 km no puede interpretarse, por sí sola, como una solución suficiente para el acceso cotidiano a todas las áreas empresariales de Paterna, pero sí como un indicio claro de que la planificación metropolitana incorpora la bicicleta y los desplazamientos peatonales como parte del sistema de acceso, especialmente en recorridos de proximidad o en conexiones de primera y última milla hacia nodos de transporte público. En este sentido, el documento enriquece el informe porque desplaza el foco desde una visión exclusivamente viaria hacia otra más amplia, en la que **accesibilidad, sostenibilidad e intermodalidad** aparecen estrechamente relacionadas.

Conviene, además, mantener una lectura prudente del documento metropolitano. El material revisado corresponde a un **avance de 2019**, por lo que sus contenidos deben entenderse como previsiones de planificación y no como actuaciones plenamente ejecutadas o resultados consolidados. Su utilidad en este informe no reside en demostrar que esas mejoras ya existan, sino en mostrar que la movilidad de acceso a áreas empresariales como las de Paterna ha sido identificada, también en la escala metropolitana, como un ámbito susceptible de mejora mediante instrumentos coherentes con los principios de sostenibilidad, intermodalidad y reducción de dependencia del vehículo privado. Además, **el documento vincula sus actuaciones a una reducción esperada de 220.000 personas usuarias del vehículo privado al día**, dato que, sin poder trasladarse directamente al caso particular de Paterna, refuerza el marco general de movilidad y sostenibilidad en el que se inscribe este tipo de medidas.

En el plano municipal, el ayuntamiento ha venido trabajando intensamente en este ámbito. Así, el **PMUS de Paterna (Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paterna)**, aprobado en diciembre de 2023 y presentado el día 29/01/2024 en la EGM Fuente del Jarro, constituye el marco local de referencia, y el propio plan de Fuente del Jarro establece su coordinación con él en objetivos y propuestas. A ello se suman antecedentes municipales como la estrategia **EMDEP (Estrategia Municipal de Desarrollo Económico de Paterna)**, que ya recomendaba la realización de planes de movilidad sostenible en las distintas áreas empresariales de Paterna, su coordinación con el plan municipal y la recopilación de buenas prácticas y soluciones tecnológicas aplicables a estos entornos. Igualmente, en el **Parc Tecnològic de Paterna** se localizan actuaciones recientes orientadas a movilidad y accesibilidad, como un proyecto piloto de patinetes compartidos y la renovación del convenio municipal con la EGM para seguir mejorando movilidad, accesibilidad e innovación del área empresarial. Estas referencias son valiosas como evidencia de trabajo en marcha.

En consecuencia, y siempre desde el alcance y objetivos de este informe, se **ofrece una base numérica inicial que permite aproximarnos al volumen de desplazamientos laborales de entrada, la procedencia territorial de quienes acuden a trabajar a Paterna y la relevancia aproximada de los entornos empresariales asociados a estos códigos postales 46980 y 46988**. No obstante, los datos analizados no bastan para formular diagnósticos definitivos ni para cerrar un programa de actuación completo, pero sí permiten justificar una agenda de análisis y seguimiento y poner en valor las medidas ya propuestas como soluciones específicas a una problemática compleja.

Así pues, a la luz del volumen de accesos laborales detectado, de la normativa vigente, del Plan de Movilidad Sostenible de Fuente del Jarro, del marco metropolitano planteado en PMoMe/MobiMet y de los estudios municipales y las referencias comarcales localizadas, parece razonable insistir en distintas líneas:

- la conectividad en transporte público hacia las áreas empresariales;
- las conexiones de primera y última milla;
- la accesibilidad ciclista y peatonal;
- la gestión del estacionamiento incluido el de vehículos pesados;
- las soluciones compartidas;
- la electrificación;
- la disposición de nuevas formas de organización del trabajo (flexibilidad horaria y teletrabajo)
- y continuar trabajando en el marco de la coordinación establecida entre ayuntamiento, EGM, empresas y administraciones competentes.

Esta formulación no anticipa soluciones cerradas, pero sí sitúa el caso de Paterna en un marco de interpretación sólido, donde **movilidad, competitividad económica y sostenibilidad** aparecen estrechamente vinculadas.

Resumen de normativa, planes y documentación referenciada*	
Normativa	
Ley 6/2011 CV	Planes de movilidad municipales, supramunicipales y de elementos singulares; instalaciones productivas y focos de atracción de desplazamientos
Ley 14/2018 CV	Modernización de áreas industriales; colaboración con ayuntamientos en movilidad de personal trabajador y visitante
Ley 9/2025	Planes para grandes centros de actividad y movilidad al trabajo; jerarquía modal urbana
RDL 7/2026	Plazo de 12 meses; >200 personas trabajadoras o 100 por turno; visitantes, proveedores y otras personas usuarias; medidas de movilidad activa, transporte colectivo, bajas emisiones, movilidad compartida, recarga, teletrabajo y seguridad vial
Planes y documentos	
PMS Fuente del Jarro	Referencia principal en marco área empresarial; diagnóstico amplio; 31 propuestas; mirada a plantilla, visitas y camiones
Otras referencias de l'Horta Nord	Refuerzan, desde municipios próximos, la lectura de la movilidad asociada a áreas empresariales, accesos laborales, tránsito funcional, conexiones de primera y última milla y movilidad municipal. (Ref.: Moncada, Albuixech, Massamagrell, Museros, Alboraya y Rafelbunyol)
PMoMe/MobiMet	Clave para transporte público, intermodalidad y escala metropolitana
PMUS Paterna	Marco municipal aprobado y citado por el PMS de Fuente del Jarro
Actuaciones complementarias	
Parc Tecnològic	Patinetes compartidos y convenio municipal-EGM; evidencia de trabajo, no plan completo localizado
EMDEP (Estrategia Municipal de Desarrollo Económico de Paterna)	Ya recomendaba planes de movilidad en áreas empresariales coordinados con el municipio

Tabla 7. Resumen de normativa, planes y documentación referenciada.

(*) Se recoge en esta tabla otra información relacionada con distintos planes municipales de movilidad que pudiese ser de interés al hacerse referencia en los mismos principalmente a la movilidad en áreas o polígonos industriales.

6. Referencias.

Administración General del Estado. (2025). *Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible*. Boletín Oficial del Estado.

AEMON. (2025). Plan de Movilidad Sostenible del Polígono Industrial Moncada II. <https://www.aemon.org/wp-content/uploads/2025/04/01.-PMS-Moncada-II-Completo.pdf>

Administración General del Estado. (2026). *Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio* [art. 63]. Boletín Oficial del Estado.

Ajuntament d'Alboraia. (2021). *Información pública de la aprobación definitiva del Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS)*. Expediente 36/2018. *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*. <https://www.alboraya.es/es/pagina-transparencia/plan-movilidad-urbana-sostenible-alboraya>

Ajuntament d'Albuixech. (2022). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Albuixech. https://albuixech.es/wp-content/uploads/2022/10/PMUS_Albuixech_firma.pdf

Ajuntament de Massalfassar. (2022). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Massamagrell

Ajuntament de Massamagrell. (2023). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Massamagrell. https://www.massamagrell.es/sites/www.massamagrell.es/files/20230804_Otros_PMUS%20MASSAMAGRELL%20signed_compressed-1.pdf

Ajuntament de Museros. (2023). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Museros. https://museros.org/wp-content/uploads/2023/03/PMUS_Completo_Fdo.pdf

Ajuntament de Paterna. (2022). EMDEP / Estrategia de desarrollo económico de Paterna. <https://www.paterna.es/images/pdf/promocion-economica/2022/EMDEP.pdf>

Ajuntament de Paterna. (2023). *Aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible*. Sede electrónica. https://sede.paterna.es/opensiac/informacionpublica/infopublica_ver.action?id=2960

Ajuntament de Paterna. (2024, 11 abril). *El Ayuntamiento de Paterna colabora con la EGM Parc Tecnològic en el proyecto piloto de patinetes compartidos para facilitar la movilidad interna*. www.paterna.es/es/noticia/ayuntamiento-paterna-colabora-egm-parc-tecnologic-proyecto-piloto-patinetes-compartidos-para-facilitar-movilidad-interna

Ajuntament de Paterna. (2025, 1 octubre). *El Ayuntamiento de Paterna renueva el convenio con la EGM Parc Tecnològic para seguir mejorando movilidad, accesibilidad e innovación del área empresarial*. www.paterna.es/es/noticia/ayuntamiento-paterna-renueva-convenio-egm-parc-tecnologic-para-seguir-mejorando-movilidad-accesibilidad-e-innovacion-del-area-empresarial

Ajuntament de Rafelbunyol. (2019). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rafelbunyol. . https://www.rafelbunyol.es/sites/www.rafelbunyol.es/files/20191030_Informe_PMUS%20C3%BAItima%20versi%C3%B3n.pdf

Generalitat Valenciana. (2011). *Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana*. Boletín Oficial del Estado.

Generalitat Valenciana. (2018). *Ley 14/2018, de 5 de junio, de la Generalitat, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana*. *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Generalitat Valenciana. (2019). *Xarxa de Mobilitat Metropolitana de València*. *Avanç del Pla de Mobilitat Metropolitana de València (PMoMe)*. https://observatoriomovilidad.es/wp-content/uploads/2021/09/XVI_0_1_movilidad_metropolitana_valencia.pdf

Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Paterna, ASIVALCO, & equipo redactor. (2024). *Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Avanzada de Fuente del Jarro (Paterna)*. https://mediambient.gva.es/es/web/movilidad-urbana/otros/-/asset_publisher/eFSYpV0A6yDw/content/plan-de-movilidad-sostenible-del-%C3%81rea-industrial-fuente-del-jarro-paterna-

Generalitat Valenciana. (s.f.). *PMoMe València*. Movilidad Urbana. https://mediambient.gva.es/es/web/movilidad-urbana/valencia/-/asset_publisher/AMTCKYGUkr3B/content/pmome-valencia



Síguenos

PACTEM NORD



www.consorci.info

<https://observatoriopactemnord.es>