

PACTEM NORD INFORMA



Informes municipales:

“aproximación a la movilidad laboral y al tejido industrial de Alboraya”



Síguenos

PACTEM NORD



www.consorci.info

<https://observatoriopactemnord.es>

Índice

Introducción.	2
1. Objeto y alcance.....	2
2. Actividad empresarial, empleo municipal y tejido industrial en Alboraya.	3
Tabla 1. Resumen de actividad empresarial y laboral de Alboraya y del sector industrial	3
Gráfico 1. Red de comunicación y acceso al entorno industrial de Camí la Mar.	4
3. Magnitud del flujo laboral de entrada a Alboraya.	4
Tabla 2. Principales datos de movilidad laboral en Alboraya (2023).	4
4. Procedencia territorial de los desplazamientos laborales de entrada a Alboraya.	5
Tabla 3. Principales municipios/comarcas de origen de las personas trabajadoras de Alboraya en 2023.	5
Tabla 4. Desplazamientos a Alboraya desde los municipios de l’Horta Nord en 2023.	6
5. Consideraciones finales.	7
Tabla 5. 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 (INE) correspondiente al año 2023, que permite analizar los flujos residencia-trabajo a escala municipal. También se incorporan datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) de enero de 2023 y enero de 2026, con el fin de contextualizar la dimensión del tejido empresarial e industrial del municipio de Alboraya.

A diferencia de otros municipios con áreas empresariales asociadas a códigos postales diferenciados, en el caso de Alboraya la explotación específica disponible por código postal no permite aislar el empleo localizado en zonas industriales del municipio. El código postal 46120 actúa como referencia territorial principal de Alboraya, por lo que sus magnitudes no pueden interpretarse como una delimitación específica del área industrial.

Por este motivo, el presente informe sustituye la aproximación por código postal por una lectura sectorial del tejido industrial municipal, a partir de los datos de la TGSS, y la complementa con los datos de movilidad laboral del INE y con la documentación municipal y supramunicipal disponible en materia de movilidad. Los datos deben interpretarse como una aproximación, teniendo en cuenta, además, que estas magnitudes incorporan criterios de secreto estadístico: se recoge “<5” cuando el valor se sitúa 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.

Abril de 2026

INFORMES MUNICIPALES: “Aproximación a la movilidad laboral y al tejido industrial de Alboraya”

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 las personas trabajadoras 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.

El caso de Alboraya presenta una lectura específica dentro del área metropolitana de València. Su proximidad inmediata a la ciudad de València, su integración en el eje litoral y su relación con municipios de l'Horta Nord y l'Horta Sud generan una movilidad laboral que debe interpretarse desde una perspectiva metropolitana. A ello se suma la existencia de un tejido industrial municipal y de un entorno productivo de referencia, el Polígono Industrial Camí la Mar, cuya accesibilidad y conexión con el resto del municipio y del área metropolitana constituyen elementos de interés para la planificación local.

Este informe pretende aproximarse a la movilidad laboral de entrada a Alboraya, contextualizar la dimensión del tejido industrial municipal y relacionar ambas cuestiones con la documentación de planificación y normativa disponible en materia de movilidad sostenible, actividad económica y accesibilidad a espacios productivos.

1. Objeto y alcance.

El presente documento ofrece una aproximación a la movilidad laboral y al tejido industrial de Alboraya. 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 **TGSS de enero de 2023 y enero de 2026**, utilizados para contextualizar la dimensión del empleo, las empresas y el tejido industrial del municipio.

Con base en los datos disponibles en Alboraya no es posible aislar de forma específica el empleo localizado en zonas industriales. Por este motivo, el presente informe adopta una aproximación sectorial al tejido industrial municipal con los datos de la **TGSS**, complementada con los datos de **movilidad laboral del INE** y con la documentación disponible sobre movilidad, accesibilidad y planificación territorial.

El objetivo no es atribuir los desplazamientos laborales de entrada al sector industrial ni establecer una medición exacta de la movilidad laboral hacia las áreas industriales del municipio, sino

disponer de una base descriptiva que permita dimensionar la movilidad laboral de entrada a Alboraya, identificar la procedencia territorial de las personas que acuden a trabajar al municipio y situar esta realidad en relación con el tejido industrial local y con el marco de planificación vigente.

En este sentido, los **datos del INE permiten conocer relaciones residencia-trabajo**, pero no informan sobre modos de transporte, horarios, itinerarios, tiempos de desplazamiento ni destino concreto dentro del municipio. Por su parte, **los datos de la TGSS permiten contextualizar** empresas y afiliaciones, pero no describen por sí mismos los flujos cotidianos de movilidad.

La lectura conjunta de ambas fuentes ofrece, por tanto, una base útil para la reflexión sobre movilidad laboral y empleo en el municipio.

2. Actividad empresarial, empleo municipal y tejido industrial en Alboraya.

La información de la TGSS permite contextualizar la dimensión del empleo y del tejido empresarial de Alboraya en enero de 2023 y enero de 2026. Este apartado tiene una doble lectura que por un lado es, **la evolución del conjunto municipal** y, por otro, **la situación específica del sector industrial**, con el fin de aproximarnos al peso que mantiene el tejido industrial en la estructura laboral local (Tabla 1).

			Régimen general	R.E.T.A.	R.E. Hogar	R.E. Agrario	R.E. del mar	TOTAL
ene-23	Industria	Empresas	79					79
		Personas trabajadoras	1.033	106				1.139
	Total municipal	Empresas	657		268	15	1	941
		Personas trabajadoras	6.435	1.891	210	36	27	8.599
ene-26	Industria	Empresas	76					76
		Personas trabajadoras	752	118				870
	Total municipal	Empresas	687		255	16	3	961
		Personas trabajadoras	6.535	2.027	200	35	43	8.840

Tabla 1. Resumen de actividad empresarial y laboral de Alboraya y del sector industrial¹.

Fuente: TGSS, empresas y personas trabajadoras, enero 2023 y enero de 2026.

La **comparación entre ambos años muestra una evolución diferenciada**. Mientras que el conjunto del municipio incrementa ligeramente tanto en número de empresas como el número de personas trabajadoras, el sector industria reduce su volumen de empleo y también, aunque de forma más moderada, su número de empresas. **Alboraya mantiene un tejido industrial identificable**, pero este no muestra una dinámica expansiva en términos de afiliación. En enero de 2023, la industria representaba aproximadamente el 13,2 del empleo municipal y el 8,4% de las empresas. En enero de 2026, su peso se reduce hasta el 9,8% del empleo y el 7,9% de las empresas. El dato para el régimen especial de personas trabajadoras autónomas aumenta en esta comparativa sumando **12 personas autónomas más**.

Por tanto, la industria sigue siendo un componente significativo de la estructura económica local, aunque con una **pérdida relativa de peso dentro del conjunto municipal**. Esta constatación resulta útil para contextualizar la movilidad laboral de entrada a Alboraya, pero debe interpretarse con prudencia debido a que los datos de la TGSS permiten medir empresas y afiliaciones por sector, pero no indican cuantas personas trabajadoras acceden diariamente a zonas industriales ni permiten conocer sus modos de transporte, horarios, itinerarios o puntos concretos de destino dentro del municipio. **En consecuencia**,

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.

el análisis del tejido industrial municipal debe entenderse como un **marco de contexto para la lectura de los datos de movilidad laboral**. En este informe no se atribuyen los desplazamientos de entrada al sector industria, sino que sitúa dichos desplazamientos en Alboraya, municipio donde se combina actividad económica general, presencia de tejido industrial y un entorno productivo de referencia, el **Polígono Industrial Camí la Mar**, cuya **accesibilidad y conectividad** adquieren interés en el marco de la planificación local.

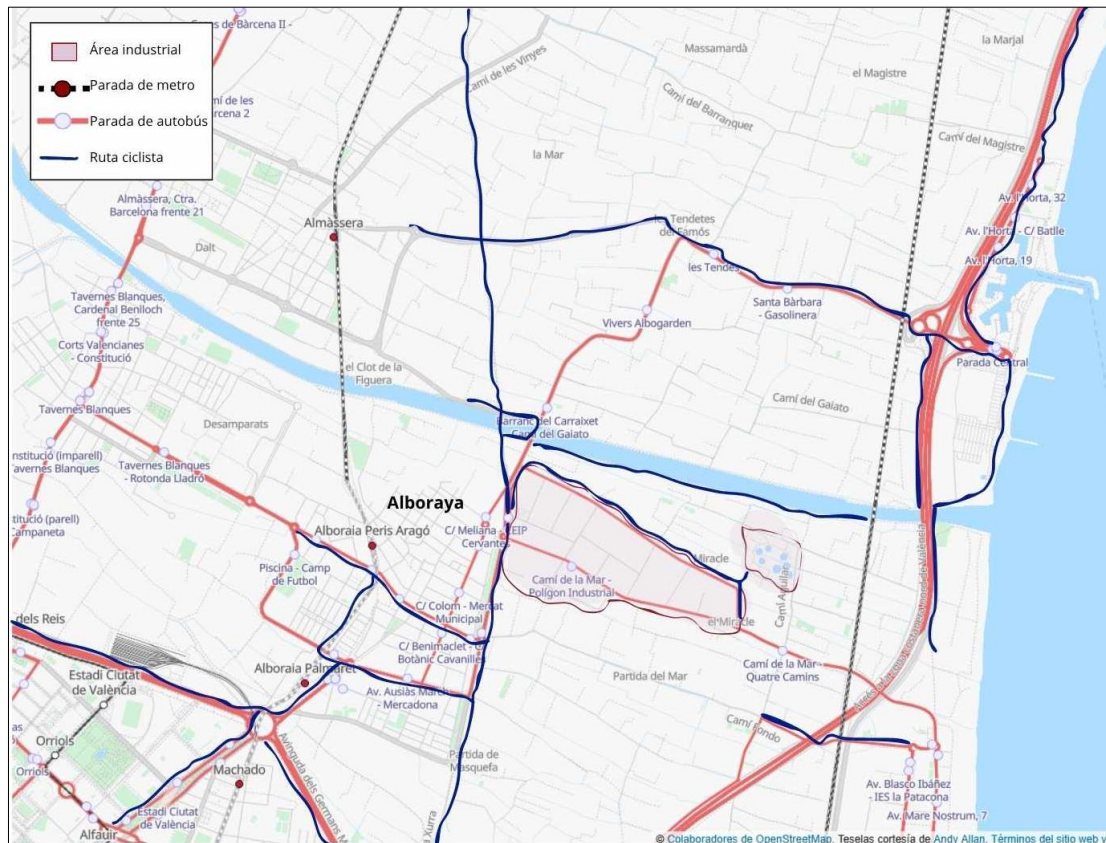


Gráfico 1. Red de comunicación y acceso al entorno industrial de Camí la Mar.

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

3. Magnitud del flujo laboral de entrada a Alboraya.

Los datos del INE de movilidad laboral correspondientes a 2023 permiten identificar la magnitud del volumen de desplazamientos laborales con destino a Alboraya desde otros municipios. Como muestra la **Tabla 2**, el número de personas que accedían a Alboraya para trabajar desde otros lugares ascendía a 4.672 personas, mientras que 1.494 personas residían y trabajaban en el propio municipio.

		Vienen a trabajar al municipio desde otros lugares	Trabajan en el mismo municipio
ene-23	Alboraia/Alboraya	4.672	1.494

Tabla 2. Principales datos de movilidad laboral en Alboraya (2023).

Fuente: INE, Censo anual de población. Ocupación y actividad, 2023.

Estos datos muestran que el empleo localizado en Alboraya se apoya de forma relevante en **desplazamientos laborales de entrada desde otros municipios**. En términos aproximados, las personas que trabajan en Alboraya y residen en otro municipio representan el 75,77% (4.672) del total de personas que trabajan en el municipio, que ascienden a **6.166**. Por su parte, es el 24,23% de las personas que trabajan en Alboraya las que residen en el municipio (1.494). Esta lectura permite **dimensionar la**

importancia de la movilidad laboral en el funcionamiento del municipio, aunque debe interpretarse con prudencia. La fuente utilizada permite conocer la relación entre municipio de residencia y municipio de trabajo, pero no informa sobre modos de transporte, horarios, itinerarios, tiempos de desplazamientos ni destino concreto dentro del municipio. Tampoco permite atribuir estos desplazamientos a un sector económico concreto ni a un espacio productivo determinado.

No obstante, **la magnitud del flujo de entrada** justifica la necesidad de observar Alboraya desde una lectura metropolitana. La movilidad laboral hacia el municipio no puede entenderse únicamente desde la escala local, sino en relación a su proximidad a la ciudad de València, a su posición en el área metropolitana y en el litoral de l'Horta Nord, a su conexión con municipios del entorno y a la existencia de actividad económica e industrial que requiere condiciones adecuadas de accesibilidad.

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

La procedencia de las personas que se desplazan a trabajar a Alboraya en 2023 permite situar con mayor precisión **la inserción funcional del municipio dentro de su entorno próximo y del área metropolitana de València**. La lectura de estos flujos muestra que la movilidad laboral de entrada no responde a una única lógica local, sino a una combinación de relaciones de proximidad inmediata, conexiones metropolitanas y **vínculos comarcales**.

Municipio origen	Top municipios	Vs. año anterior	Comarca origen	Top comarca	Vs. año anterior
València	1.939	-55	València	1.939	-55
Paterna	154	4	l'Horta Nord	1.159	-43
Torrent	129	-4	l'Horta Sud	776	-55
Burjassot	112	-20	El Camp de Túria	259	-15
Almàssera	107	-12	El Camp de Morvedre	133	12
Tavernes Blanques	104	-1	La Ribera Alta	97	20
Massamagrell	100	6	La Safor	71	-6
Mislata	92	-3	La Costera	45	0
Meliana	91	-9	La Ribera Baixa	39	12
Sagunt/Sagunto	78	14	La Plana Baixa	26	0
Foios	62	4	La Canal de Navarrés	21	-1
Xirivella	60	-3	La Hoya de Buñol	20	-5
Quart de Poblet	59	-2	Fuera de CV	19	-12
Aldaia	58	-1	La Vall d'Albaida	15	1
Montcada/Moncada	57	0	La Plana Alta	14	-1
Gandia	54	-7	La Plana de Utiel-Requena	10	-5
Paiporta	54	-2	El Baix Vinalopó	10	2
Rafelbunol	54	1	La Marina Alta	7	1
Manises	53	0	El Alto Palancia	6	1
Bonrepòs i Mirambell	49	4	l'Alacantí	6	-4
Pobla de Valibona, la	44	-6	l'Alcoià		-5
Bétera	43	2	Total	4.672	-158
Puçol	42	0			
Catarroja	38	-4			
Llíria	38	-2			
Pobla de Farnals, la	36	1			
Alfafar	35	-9			
Picassent	35	6			
Xàtiva	35	-2			
Riba-roja de Túria	34	4			
Puig de Santa Maria, el	31	0			
Total	4.672	-158			

Tabla 3. Principales municipios/comarcas de origen de las personas trabajadoras de Alboraya en 2023.

Fuente: INE, Censo anual de población. Ocupación y actividad, 2023.

A escala comarcal, la principal aportación de personas trabajadoras que acceden a Alboraya procede de **l'Horta Nord**, con **1.159 personas**, seguida de **l'Horta Sud**, con **776**, y de **la ciudad de València**, con **1.939** personas en términos municipales. A mayor distancia, también aparecen aportaciones procedentes de **El Camp de Túria (259 personas)** y de **El Camp de Morvedre (133)**, lo que refuerza la idea de que Alboraya participa de una dinámica de movilidad que rebasa claramente la escala estrictamente local.

Desde el punto de vista municipal, la principal procedencia de las personas que van a trabajar a Alboraya es **València**, con **1.939 personas**, muy por encima del resto de municipios de origen. A continuación, aparecen municipios del entorno metropolitano y de proximidad funcional como **Paterna**, **Torrent**, **Burjassot**, **Almàssera**, **Tavernes Blanques**, **Massamagrell**, **Meliana**, **Moncada**, **Foios**, **Rafelbunol**, **Quart de Poblet**, **Aldaia**, **Paiporta** o **Sagunto**, entre otros.

Este patrón de procedencias resulta coherente con la posición territorial de Alboraya. Por un lado, confirma la fuerte **dependencia funcional respecto a la ciudad de València**, tanto por proximidad geográfica como por intensidad de relaciones laborales. Por otro, pone de relieve el peso del entorno comarcal más cercano, especialmente de municipios de l’Horta Nord y del área metropolitana inmediata, lo que sugiere que la accesibilidad al municipio debe interpretarse en clave supramunicipal.

Dentro de esta estructura general de procedencias, resulta especialmente útil detenerse en los desplazamientos con origen en municipios de la comarca de **l’Horta Nord**, tanto por su proximidad territorial como por el marco comarcal de referencia. La **Tabla 4** recoge los principales flujos de entrada a Alboraya desde municipios de la comarca.

Comarca origen	Top comarca	Vs. año anterior	Municipio origen	Top municipios	Vs. año anterior
València	1.939	-55	Paterna	154	4
l’Horta Nord	1.159	-43	Burjassot	112	-20
l’Horta Sud	776	-55	Almàssera	107	-12
El Camp de Túria	259	-15	Tavernes Blanques	104	-1
El Camp de Morvedre	133	12	Massamagrell	100	6
La Ribera Alta	97	20	Meliana	91	-9
La Safor	71	-6	Foios	62	4
La Costera	45	0	Montcada/Moncada	57	0
La Ribera Baixa	39	12	Rafelbunyol	54	1
La Plana Baixa	26	0	Bonrepòs i Mirambell	49	4
La Canal de Navarrés	21	-1	Puçol	42	0
La Hoya de Buñol	20	-5	Pobla de Farnals, la	36	1
Fuera de CV	19	-12	Puig de Santa Maria, el	31	0
La Vall d’Albaida	15	1	Godella	29	3
La Plana Alta	14	-1	Albuxech	27	-1
La Plana de Utiel-Requena	10	-5	Vinuesa	22	-4
El Baix Vinalopó	10	2	Museros	21	-9
La Marina Alta	7	1	Albalat dels Sorells	19	1
El Alto Palancia	6	1	Rocafort	13	-2
l’Alacantí	6	-4	Massalfassar	12	-4
l’Alcoià		-5	Emperador	10	-2
Total	4.672	-158	Alfara del Patriarca	7	-3
			Total	1.159	-43

Tabla 4. Desplazamientos a Alboraya desde los municipios de l’Horta Nord en 2023.

Fuente: INE, Censo anual de población. Ocupación y actividad, 2023.

La lectura específica de los datos comarcales muestra que los desplazamientos por motivos laborales desde los municipios de l’Horta Nord a Alboraya responden sobre todo a una lógica de cercanía. Destacan especialmente los flujos procedentes de **Almàssera, Tavernes Blanques, Massamagrell, Meliana, Foios, Montcada y Rafelbunyol**, junto con otros municipios del entorno próximo. Esta concentración de orígenes comarcales cercanos sugiere que una parte relevante de la movilidad laboral hacia Alboraya se apoya en relaciones de contigüidad territorial y accesibilidad diaria entre municipios próximos.

En conjunto, la procedencia de quienes acceden a trabajar a Alboraya combina un fuerte componente metropolitano, encabezado por València, con una participación significativa del entorno comarcal más inmediato.

En cuanto a la **evolución del flujo de entrada**, según los datos del INE (2021-2023), la serie disponible para el indicador de personas que vienen a trabajar a Alboraya muestra una **evolución descendente**. En 2021 el volumen era de 5.015 personas; en 2022 descendía a 4.830; y en 2023 se situaba en 4.672. Aunque esta trayectoria apunta a una moderación del flujo de entrada, la cifra de 2023 sigue siendo suficientemente elevada como para considerar la movilidad laboral hacia Alboraya una dimensión relevante.

5. Consideraciones finales.

A la vista de los datos, Alboraya presenta en **2023** una movilidad laboral de entrada relevante, con **4.672 personas** que acuden a trabajar al municipio desde otros lugares, en un contexto de fuerte relación funcional con la ciudad y área metropolitana de València y con el entorno más próximo de l’Horta Nord. Al mismo tiempo, los datos de la Tesorería General de la Seguridad Social permiten identificar un tejido industrial municipal existente, aunque con una evolución no expansiva entre **enero de 2023 y enero de 2026**. Esta doble lectura no permite atribuir los desplazamientos de entrada al sector industria ni medir de forma cerrada la movilidad hacia el **Polígono Industrial Camí la Mar**, pero sí sitúa la movilidad laboral como una dimensión relevante del funcionamiento del municipio.

Desde el punto de vista de la planificación local, el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Alboraya** constituye la referencia principal para contextualizar esta realidad. Su utilidad para el presente informe no reside en ofrecer un diagnóstico específico de movilidad laboral para el entorno industrial, sino en aportar el marco municipal desde el que se ordenan cuestiones como la red peatonal, la movilidad ciclista, el estacionamiento, el transporte colectivo, la distribución de mercancías, la circulación viaria y la movilidad sostenible. El propio diagnóstico del PMUS identifica **cinco grandes macrozonas de análisis** —Huerta, Alboraya Núcleo, **Polígono**, Patacona y Port Saplaya— y define expresamente el polígono como **el área de actividad industrial del municipio**, el denominado “Polígono III”, situado entre Carrer Camí a la Mar y Carrer Calderers. Esa delimitación no equivale a una medición directa de los flujos laborales específicos hacia el área industrial.

Además, el diagnóstico municipal aporta información cualitativa especialmente útil. En el apartado dedicado a la **movilidad peatonal**, el PMUS señala que la zona del polígono es el área de Alboraya donde se observan las mayores deficiencias de itinerarios, asociadas a **tres grandes problemas**: *invasión del vehículo privado como consecuencia de un sobreuso en las relaciones con el polígono por motivo de trabajo o gestiones, ausencia de aparcamiento o uso arbitrario del mismo, existencia de itinerarios con obstáculos que impiden o disuaden de realizar viajes a pie y falta de conexión suficiente con el resto de zonas del municipio*. Esta información enlaza de forma directa con la lógica del informe: sin convertir el PMUS en un estudio específico de movilidad al trabajo, sí permite sostener que el entorno industrial presenta problemas concretos de accesibilidad y funcionalidad que afectan a su relación con la movilidad laboral del municipio.

La lectura del sistema de **transporte público** en el PMUS también refuerza la interpretación metropolitana y funcional de Alboraya. El diagnóstico recoge la existencia de dos estaciones de **Metrovalencia**, Alboraya-Peris Aragó y Alboraya-Palmaret, conectadas por las líneas 3 y 9 con la ciudad de València y el resto del área metropolitana, ofreciendo conjuntamente hasta **130 expediciones por sentido** y una cobertura peatonal aceptable en el núcleo principal. A ello se añade la red **EMT**, con las **líneas 31 y 70**, y el servicio urbano de autobús, que conecta el núcleo principal con Patacona, Port Saplaya, la Huerta y **la zona industrial del polígono**. Ahora bien, el propio documento reconoce un límite importante: *la cobertura territorial del autobús urbano es razonable, pero su frecuencia —un servicio cada hora— y su escasa amplitud horaria reducen notablemente su cobertura efectiva en la conexión entre núcleos*. Esta observación resulta relevante, porque no permite afirmar que exista un déficit de acceso laboral específicamente cuantificado hacia el polígono, pero sí documenta una **limitación estructural de la oferta de transporte público** interno del municipio.

La parte de propuestas del **PMUS** refuerza esta idea y da un paso más. El plan no se limita a formular objetivos generales, sino que **concreta medidas** que encajan de manera muy directa con los retos identificados. Entre ellas figuran el **calmado del tráfico en Camí del Mar** dentro del plan de circulación y red viaria, la ampliación de **áreas 20 y 30**, la mejora de la seguridad y accesibilidad en paradas y marquesinas, la mejora del transporte público urbano, la **ordenación de la carga y descarga**, y medidas de gestión de la movilidad como el coche compartido. En materia de **transporte urbano**, la propuesta es especialmente clara: frente a una oferta actual de 26 expediciones diarias y una frecuencia media de 60 minutos, el PMUS plantea una frecuencia de **30 minutos**, 54 expediciones diarias y una ampliación del horario hasta las 22:30h en una primera fase, con posibilidad de alargarlo hasta las 24:00h si fuese necesario. También propone reforzar la **intermodalidad en las paradas próximas a las estaciones de**

metro, incorporando taxi y aparcabicicletas, e incluso permitir paradas a demanda en horario nocturno para mejorar la seguridad y la flexibilidad del servicio. Estas propuestas no equivalen a un plan específico de movilidad laboral para el entorno industrial, pero sí muestran que la mejora de la accesibilidad al polígono y de sus conexiones forma parte de la agenda municipal de movilidad.

En cuanto a la dimensión peatonal y ciclista del PMUS, el documento parte de la necesidad de configurar una red peatonal continua y accesible **que conecte los grandes centros generadores y atractores de viajes de Alboraya** de forma funcional, segura, rápida, cómoda y atractiva para la marcha a pie. En paralelo, el diagnóstico ciclista inventaría 12,35 kilómetros de vías ciclistas, pero identifica carencias relevantes de iluminación, señalización, conectividad, cruces y aparcabicicletas, además de una presencia importante de tramos con problemas de peligrosidad o de falta de continuidad. Desde el punto de vista del presente informe, estas cuestiones no permiten deducir que la movilidad activa resuelva por sí sola el acceso al entorno industrial, pero sí muestran que el municipio dispone de un margen de actuación para mejorar las **conexiones de proximidad** y la primera y última milla, tanto hacia el núcleo principal como hacia otros espacios de actividad y equipamientos.

La documentación municipal relativa a **Camí la Mar** y a las actuaciones de mejora viaria y **modernización del área industrial** resulta coherente con este planteamiento. Refuerza la idea de que el municipio ya ha identificado la necesidad de actuar sobre la calidad urbana, la accesibilidad, la seguridad vial y la funcionalidad del principal espacio productivo de Alboraya. En este sentido, la cuestión no se limita al acceso de las personas trabajadoras, sino que afecta también a la organización del aparcamiento, a la circulación interna, al tránsito vinculado a la actividad económica y a las operaciones de carga y descarga. El PMUS permite reforzar esta lectura con el dato: la ocupación del aparcamiento por macrozonas muestra que el polígono industrial presenta una ocupación del 78% en periodo de mañana, del 67% en periodo de tarde y del 15% en periodo de noche, una evolución compatible con una lógica funcional ligada a la actividad diurna y, según el propio diagnóstico, con la bajada de la afluencia de viajes por motivo trabajo en la tarde. No se trata de una medición directa del acceso al empleo industrial, pero sí de una evidencia que ayuda a interpretar el comportamiento diferenciado del área productiva frente al resto del municipio.

A escala supramunicipal, la fuerte dependencia funcional respecto a Valencia, el peso de los municipios próximos de l'Horta Nord y la propia **estructura de los flujos de entrada** apuntan a que la movilidad laboral hacia el municipio no puede entenderse únicamente desde la escala municipal más conociendo el papel que juegan en los desplazamientos por motivos de trabajo de Metrovalencia, la EMT y el autobús urbano y en la articulación interna y externa del municipio, así como la existencia de puntos de intercambio modal entre estos servicios y el taxi. Esa lectura se relaciona con el **PMoMe** y con **mobiMET**, que sitúan la movilidad metropolitana de València en una agenda de transporte público, intermodalidad y movilidad activa. También encaja con actuaciones recientes en el **corredor V-21**, como el BUS-VAO y la pasarela ciclopeatonal entre Alboraya y Port Saplaya, que mejoran la conectividad del entorno y refuerzan la permeabilidad de infraestructuras que condicionan de forma muy directa la movilidad del municipio.

Las referencias comarcales asimilados al PMUS de Alboraya disponibles apuntan en la misma dirección. Estos documentos ayudan a contextualizar la accesibilidad a espacios productivos y los desplazamientos asociados al trabajo. En este sentido, el **PMUS de Albuixech** resulta especialmente útil, ya que vincula de forma expresa el polígono industrial con la **V-21, la CV-32, la CV-316** y el Camí de la Mar, identifica intensidades de tráfico y presencia de vehículos pesados asociadas al área industrial y sitúa ese polígono como un foco de atracción de trabajo y actividad económica. En una escala más específica, el Plan de Movilidad Sostenible del Polígono Industrial **Moncada II aporta un referente directo de planificación aplicada a un área empresarial de l'Horta Nord, con una lógica explícita de mejora de accesos, reducción de congestión y fomento de medios de transporte más sostenibles**.

En cambio, otras **referencias municipales próximas, como Almàssera, Meliana o Tavernes Blanques**, se sitúan en un plano más general de planificación de la movilidad sostenible y no desarrollan con la misma intensidad una aproximación operativa a los accesos a polos productivos. Sin embargo, la cercanía territorial y el peso de los desplazamientos laborales entre municipios próximos permiten plantear una reflexión de mayor alcance: la conveniencia de que los instrumentos municipales de movilidad evolucionen hacia esquemas de coordinación supramunicipal. Desde esta perspectiva, la mejora de infraestructuras, conexiones ciclistas y peatonales, transporte público, intermodalidad o accesibilidad a espacios de actividad económica podría abordarse de forma más eficaz mediante **marcos compartidos entre municipios próximos funcionalmente interrelacionados**.

En el plano normativo, la **Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana** no solo reconoce distintos tipos de planes de movilidad, incluidos los relativos a elementos singulares por su capacidad de atracción o generación de desplazamientos, sino que vincula de forma expresa la movilidad con la calidad de vida, el acceso al trabajo y la sostenibilidad ambiental. La **Ley 14/2018 de áreas industriales** orienta la modernización de estas áreas a mejorar su calidad, competitividad y capacidad de creación de empleo, en un marco donde la accesibilidad y la funcionalidad del espacio productivo adquieren una importancia evidente. Más recientemente, la **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible**, en la redacción vigente tras la modificación introducida por el **Real Decreto-ley 7/2026**, consolida la implantación de planes de movilidad sostenible al trabajo en determinados centros y amplía el foco a visitantes, proveedores, seguridad vial y medidas de movilidad activa, compartida o de bajas emisiones. Este marco no permite derivar automáticamente obligaciones concretas para Alboraya sin una información adicional más precisa sobre centros y plantillas.

En consecuencia, teniendo en consideración los distintos estudios analizados y siempre desde el alcance y límites de este informe, parece razonable situar el caso de Alboraya en una agenda de trabajo más ambiciosa que en una simple constatación descriptiva de los flujos de entrada y del peso del tejido industrial. Esa agenda debería vincularse a:

- la **coordinación supramunicipal entre municipios interrelacionados**,
- al conocimiento del impacto en el municipio y vías de comunicación de la movilidad pendular y estacional derivado de segundas residencias,
- *la mejora de la accesibilidad laboral,*
- *al refuerzo de la conectividad metropolitana,*
- *a la revisión de las condiciones de acceso y aparcamiento en el entorno industrial, a la ordenación de la carga y descarga,*
- *a la mejora del transporte público urbano y metropolitano,*
- *al fortalecimiento de la intermodalidad,*
- *al calmado del tráfico en los puntos más sensibles y al avance de soluciones de movilidad activa allí donde la infraestructura y la conectividad lo permitan.*

El propio PMUS ofrece **indicadores de seguimiento** que apuntan en esa dirección, como la aspiración de situar la ocupación de aparcamiento por debajo del 85%, pasar de 26 a 54 expediciones diarias en la red urbana, corregir 30 paradas con problemas detectados y mantener o mejorar la oferta metropolitana existente.

Esta formulación ofrece una base suficiente para impulsar actuaciones en un municipio donde movilidad laboral, tejido industrial y relación metropolitana aparecen claramente interrelacionados. Lejos de reducir el caso de Alboraya a una lógica exclusivamente residencial o exclusivamente industrial, los datos y documentos revisados muestran un municipio atravesado por relaciones funcionales complejas, donde la calidad de los accesos, la coordinación entre escalas de planificación y la mejora de la conectividad al entorno productivo y al eje litoral forman parte de una misma cuestión territorial.

Resumen de normativa, planes y documentación referenciada*	
Normativa	
Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunitat Valenciana	Planes de movilidad municipales, supramunicipales y de elementos singulares; instalaciones productivas y focos de atracción de desplazamientos
Ley 14/2018, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana	Refuerza el vínculo entre modernización de áreas industriales, competitividad, empleo y mejora de las condiciones funcionales del espacio productivo
Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible	Planes para grandes centros de actividad y movilidad al trabajo; jerarquía modal urbana y reducción del peso del vehículo privado.
RDL 7/2026, de 20 de marzo	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	
PMUS de Alboraya. Memoria de diagnóstico	Identifica cinco macrozonas, entre ellas el polígono como área de actividad industrial, y documenta problemas de accesibilidad peatonal, sobreuso del vehículo privado, aparcamiento y conexión insuficiente con otras zonas del municipio. También describe la oferta de Metrovalencia, EMT y autobús urbano.
PMUS de Alboraya. Propuestas de actuación	Traduce el diagnóstico en medidas concretas: calmado del tráfico en Camí del Mar , mejora de paradas y marquesinas, aumento de frecuencias del autobús urbano, refuerzo de la intermodalidad, regulación y sensorización de carga y descarga, y medidas de gestión de la movilidad.
Plan de Movilidad Sostenible del Polígono Industrial Moncada II	Aporta un espejo territorial útil para contextualizar accesos laborales, congestión, seguridad vial y medidas de movilidad sostenible en entornos productivos.
PMoMe/MobiMet	Clave para transporte público, intermodalidad y escala metropolitana
PMUS de Albuixech	Vincula explícitamente el polígono industrial con ejes viarios como la V-21 , la CV-32 y el Camí de la Mar, e introduce una lectura clara de accesibilidad a espacios productivos y tráfico asociado

Tabla 5. 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.
- 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*. 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>
- Ajuntament d'Alboraia. (2019). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alboraya*. <https://www.alboraya.es/es/pagina-transparencia/plan-movilidad-urbana-sostenible-alboraya>
- Ajuntament d'Alboraia. (2022). *Proyecto de mejora y modernización del Polígono Industrial Camí la Mar. Mejora viaria y reordenación de aparcamientos. Memoria final de la obra*. https://www.alboraya.es/sites/www.alboraya.es/files/imagenes/05-TRANSPARENCIA/ECONOMICA/SUBVENCIONES-RECIBIDAS/2023/IVACE-mejora-viaria-poligono/memoria_final.pdf
- Ajuntament d'Alboraia. (2022). *Proyecto de mejora y modernización del Polígono Industrial Camí la Mar. Creación de carril bici en el polígono industrial. Memoria final*. <https://www.alboraya.es/sites/www.alboraya.es/files/imagenes/05-TRANSPARENCIA/ECONOMICA/SUBVENCIONES-RECIBIDAS/2023/IVACE-carril-bici-poligono/MEMORIA-FINAL.pdf>
- 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 Meliana. (2023). *Plan Urbano de Actuación Municipal de Meliana (PUAM)*. <https://www.meliana.es/sites/www.meliana.es/files/files/PortalTrans/2023/PUAM%20MELIANA.pdf>
- Ajuntament de Tavernes Blanques. (2016). *Acta de la sesión plenaria con referencia a planes de movilidad urbana sostenible y supramunicipales*. https://www.tavernesblanques.es/sites/www.tavernesblanques.es/files/documents/field_collection_item/13484/pl_e13.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*. Boletín Oficial del Estado.
- 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. (s. f.). *PMoMe València / mobiMET*. https://mediambient.gva.es/es/web/movilidad-urbana/valencia/-/asset_publisher/AMTckYGUkr3B/content/pmome-valencia
- Generalitat Valenciana. (s. f.). *Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València*. https://mediambient.gva.es/es/web/movilidad-urbana/supramunicipales/-/asset_publisher/F3LkVYiHFLR/content/plan-basico-de-movilidad-del-area-metropolitana-de-valenc-1
- Instituto Nacional de Estadística. (2025). *Censo anual de población (Ocupación y actividad) 2021-2023*. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?capsel=11680&padre=11676>
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2022). *V-21. Tercer carril Carraixet-Valencia e implantación de carril BUS-VAO*. <https://www.transportes.gob.es/carreteras/nuevos-tramos-en-servicio/2022/v-21-tercer-carril-carraixet-valencia-e-implantacion-de-carril-bus-vaio>



Síguenos

PACTEM NORD



www.consorci.info

<https://observatoriopactemnord.es>