

PACTEM NORD INFORMA

Informes municipales:

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



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 Puçol.....	3
Tabla 1. Resumen de actividad empresarial y laboral de Puçol y del sector industrial.....	3
Gráfico 1. Red de comunicación y acceso a los entornos industriales de Puçol	4
3. Magnitud del flujo laboral de entrada a Puçol.	4
Tabla 2. Principales datos de movilidad laboral en Puçol (2023).	5
4. Procedencia territorial de los desplazamientos laborales de entrada a Puçol.	5
Tabla 3. Principales municipios/comarcas de origen de las personas trabajadoras de Puçol en 2023.....	6
Tabla 4. Desplazamientos a Puçol desde los municipios de l’Horta Nord en 2023.	6
4.1 Notas vinculadas a la movilidad del eje Puçol-Sagunt/Port de Sagunt	7
5. Consideraciones finales.	9
Tabla 5. Resumen de normativa, planes y documentación referenciada	12
6. Referencias.	13

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 Puçol.

A diferencia de otros municipios con áreas empresariales asociadas a códigos postales diferenciados, en el caso de Puçol la explotación específica disponible por código postal no permite aislar el empleo localizado en zonas industriales del municipio. El código postal 46530 actúa como referencia territorial principal de Puçol, 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.

Mayo de 2026

INFORMES MUNICIPALES:

“Aproximación a la movilidad laboral y al tejido industrial de Puçol”

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 Puçol presenta una lectura territorial especialmente relevante. El municipio se sitúa en el extremo norte de l’Horta Nord y mantiene una relación funcional con Valencia y con los municipios de su entorno comarcal inmediato, pero también con El Camp de Morvedre, especialmente con Sagunt/Sagunto y el área de Port de Sagunt. Esta posición obliga a interpretar la movilidad laboral de Puçol desde una escala más amplia que la estrictamente municipal, atendiendo a su papel como municipio de transición entre el eje metropolitano de València, l’Horta Nord y el sistema industrial-logístico de Sagunt. A esta lectura se suma la existencia de un tejido industrial municipal identificable. Puçol no cuenta con una única área industrial de referencia, sino con varias zonas industriales localizadas, entre ellas **Campo Aníbal / Sector 4, Mas del Bombo y el Polígono Industrial Norte**, cuya accesibilidad, conexión y relaciones funcionales con el área metropolitana constituyen elementos de interés para la planificación local.

Este informe pretende aproximarse a la movilidad laboral de entrada a Puçol, 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 a su relación con el tejido industrial y productivo municipal de Puçol. 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 Puçol 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 Puçol, identificar la procedencia territorial de las personas que acuden a trabajar al municipio y situar esta realidad en relación con el tejido industrial local, con su posición territorial entre l’Horta Nord, València y El Camp de Morvedre 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. En particular, el informe atiende tanto al marco local de Puçol como a su relación funcional con el eje metropolitano de Valencia y con el sistema industrial-logístico de Sagunt y Port de Sagunt.

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

La información de la TGSS permite contextualizar la dimensión del empleo y del tejido empresarial de Puçol en enero de 2023 y enero de 2026. Este apartado tiene una doble finalidad que por un lado es, **observar la evolución del conjunto municipal** y, por otro, **aproximarse a la situación específica del sector industrial dentro de la estructura local** (Tabla 1).

			Régimen general	R.E.T.A.	R.E. Hogar	R.E. Agrario	R.E. del mar	TOTAL
ene-23	Industria	Empresas	46					46
		Personas trabajadoras	1.318	79				1.397
	Total municipal	Empresas	433		166	11	0	610
		Personas trabajadoras	5.768	1.319	162	104	0	7.353
ene-26	Industria	Empresas	44					44
		Personas trabajadoras	1.449	72				1.521
	Total municipal	Empresas	459		139	10	0	608
		Personas trabajadoras	5.974	1.409	143	88	0	7.614

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

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

La **comparación entre ambos años muestra una evolución relativamente estable del tejido empresarial municipal y un incremento moderado del empleo total**. En enero de 2023, Puçol registraba 610 empresas y 7.353 personas trabajadoras en el conjunto de regímenes de cotización. En enero de 2026, el número total de empresas se situaba en 608, mientras que el volumen de personas trabajadoras alcanzaba las 7.614. por tanto, aunque el número total de empresas se mantiene prácticamente estable, el municipio aumentó su volumen de empleo en 261 personas trabajadoras. Dentro de esta evolución general, el sector industrial presenta una dinámica específica. El número de empresas industriales pasó

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.

de 46 en enero de 2023 a 44 en enero de 2026, lo que supone una ligera reducción. Sin embargo, el empleo industrial aumenta de 1.397 a 1.521 personas trabajadoras.

Por tanto, la industria sigue siendo un componente significativo de la estructura económica local. Esta constatación resulta útil para contextualizar la movilidad laboral de entrada a Puçol, 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, el análisis del tejido industrial municipal debe entenderse como un **marco de contexto para la lectura de los datos de movilidad laboral**. El informe no sostiene que los flujos de entrada observados en los datos del INE se dirijan mayoritariamente a la industria, ni que puedan asignarse a Campo Aníbal / Sector 4, Mas del Bombo o el Polígono Industrial Norte. Lo que sí permite afirmar es que Puçol combina una función residencial con una capacidad propia de atracción laboral, en un municipio donde la industria mantiene un papel significativo y donde la accesibilidad a los espacios productivos resulta estratégica.

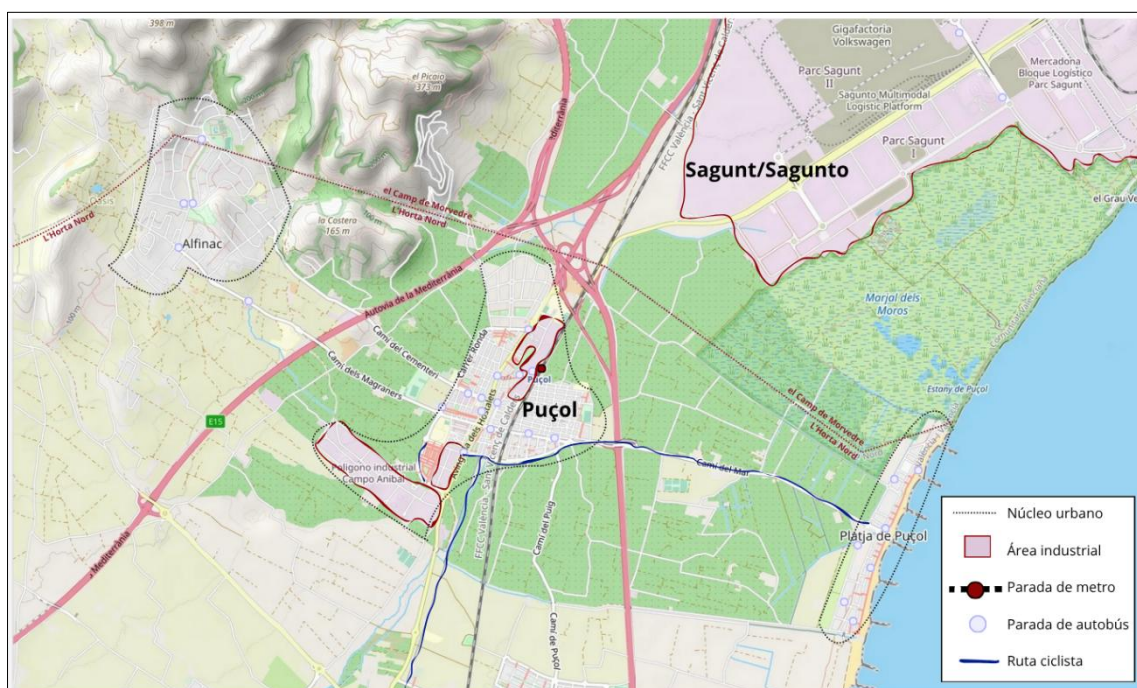


Gráfico 1. Red de comunicación y acceso a los entornos industriales de Puçol (Campo Aníbal / Sector 4, Mas del Bombo y Polígono Industrial Norte).

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 Puçol.

Los datos del INE de movilidad laboral correspondientes a 2023 permiten identificar la magnitud del volumen de desplazamientos laborales con destino a Puçol desde otros municipios. Como muestra la **Tabla 2**, el número de personas que accedían a Puçol para trabajar desde otros lugares ascendía a 3.913 personas, mientras que 1.930 personas residían y trabajaban en el propio municipio.

		Vienen a trabajar al municipio desde otros lugares	Residentes que trabajan en el mismo municipio	Residentes que salen a trabajar a otro municipio
ene-23	Puçol	3.913	1.930	6.416

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

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

Estos datos muestran que el empleo localizado en Puçol se apoya de forma relevante en **desplazamientos laborales de entrada desde otros municipios**. En términos aproximados, las personas que trabajaban en Puçol y residían en otro municipio representaban el 67% (3.913) del total de personas que trabajaban en esa fecha en el municipio, que ascendían a **5.843**. Por su parte, es el 33% de las personas que trabajaban en Puçol las que residían en el municipio (1.930). Esta lectura permite **dimensionar la importancia de la movilidad laboral en el funcionamiento cotidiano de Puçol**, pues el municipio ejerce una capacidad propia de atracción laboral significativa. Esta capacidad se relaciona con su actividad económica general, con la presencia de tejido industrial y productivo y con su posición territorial entre el eje metropolitano de València, l’Horta Nord y El Camp de Morvedre.

No obstante, esta información 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 o zona industrial determinada.

En consecuencia, **la magnitud del flujo de entrada** justifica la necesidad de observar Puçol desde una lectura supramunicipal. 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, su inserción en l’Horta Nord, **su conexión con Sagunto y el Puerto de Sagunto y su localización en un eje territorial donde confluyen dinámicas residenciales, laborales, industriales y metropolitanas**.

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

La procedencia de las personas que se desplazan a trabajar a Puçol en 2023 permite situar con mayor precisión **la inserción funcional del municipio dentro de su entorno próximo**. 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 comarcal, conexión metropolitana con València y vínculos relevantes con El Camp de Morvedre, especialmente con Sagunt.

A escala comarcal, la principal aportación de personas trabajadoras que accedían a Puçol procedía de **l’Horta Nord**, con **1.214 personas**, seguida de **El Camp de Morvedre**, con **604 personas**, y de **l’Horta Sud**, con **419 personas**.

Desde el punto de vista municipal, la principal procedencia de las personas que iban a trabajar a Puçol fue la ciudad de **València**, con **1.142 personas**, muy por encima del resto de municipios de origen. A continuación, el segundo municipio de origen fue **Sagunt**, con **417 personas**, confirmando la relevancia funcional de El Camp de Morvedre en la movilidad laboral de entrada al municipio. A continuación, aparecen **municipios del norte de la comarca de l’Horta Nord**. Además, la presencia destacada de Sagunt y El Camp de Morvedre introduce una dimensión territorial específica que diferencia el caso de Puçol de otros municipios de la comarca por su papel como municipio situado entre el eje metropolitano de València y el sistema industrial-logístico de Sagunt y Port de Sagunt. A continuación, aparecen municipios de proximidad como Massamagrell (160 personas), El Puig de Santa Maria (158 personas) y Rafelbunyol (156 personas).

Municipio origen	Top municipios	Vs. año anterior	Comarca origen	Top comarca	Vs. año anterior
València	1.142	-43	l'Horta Nord	1.214	67
Sagunt/Sagunto	417	64	València	1.142	-43
Massamagrell	160	18	El Camp de Morvedre	604	68
Puig de Santa Maria, el	158	33	l'Horta Sud	419	8
Rafelbunyol	156	-5	El Camp de Túria	223	-15
Pobla de Farnals, la	96	-5	La Plana Baixa	99	3
Paterna	79	-6	La Ribera Alta	52	15
Alboraia/Alboraya	75	-2	Fuera de CV	42	-1
Montcada/Moncada	61	5	La Ribera Baixa	24	3
Burjassot	59	6	La Hoya de Buñol	23	7
Museros	56	11	La Plana Alta	20	5
Bétera	53	-10	El Alto Palancia	15	-2
Meliana	49	-13	La Safor	10	-6
Alaquàs	48	2	La Canal de Navarrés	9	-1
Torrent	44	0	l'Alacantí	7	-2
Aldaia	43	2	La Costera	5	-1
Xirivella	43	-2	l'Alcoià	5	5
Almàssera	41	4	La Marina Alta		-5
Pobla de Vallbona, la	41	9	Total	3.913	105
Foios	40	1			
Gilet	39	5			
Mislata	39	-1			
Quart de Poblet	38	2			
Canet d'En Berenguer	36	5			
Tavernes Blanques	35	6			
Albuixech	33	8			
Massalfassar	31	5			
Manises	29	-2			
Faura	27	-3			
Total	3.913	105			

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

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

Este patrón de procedencias resulta especialmente coherente con la posición territorial de Puçol. Por un lado, confirma la relación metropolitana con València. Por otro, pone de relieve el **peso del entorno comarcal más cercano, especialmente los municipios del norte de l'Horta Nord**.

Dentro de esta estructura general de procedencias, resulta especialmente útil detenerse en los desplazamientos con origen en municipios de l'Horta Nord, **Tabla 4**, tanto por su proximidad territorial como por el marco comarcal de referencia del presente informe.

Comarca origen	Top comarca	Vs. año anterior	Municipio origen	Top municipios	Vs. año anterior
l'Horta Nord	1.214	67	Massamagrell	160	18
València	1.142	-43	Puig de Santa Maria, el	158	33
El Camp de Morvedre	604	68	Rafelbunyol	156	-5
l'Horta Sud	419	8	Pobla de Farnals, la	96	-5
El Camp de Túria	223	-15	Paterna	79	-6
La Plana Baixa	99	3	Alboraia/Alboraya	75	-2
La Ribera Alta	52	15	Montcada/Moncada	61	5
Fuera de CV	42	-1	Burjassot	59	6
La Ribera Baixa	24	3	Museros	56	11
La Hoya de Buñol	23	7	Meliana	49	-13
La Plana Alta	20	5	Almàssera	41	4
El Alto Palancia	15	-2	Foios	40	1
La Safor	10	-6	Tavernes Blanques	35	6
La Canal de Navarrés	9	-1	Albuixech	33	8
l'Alacantí	7	-2	Massalfassar	31	5
La Costera	5	-1	Albalat dels Sorells	22	4
l'Alcoià	5	5	Godella	21	1
La Marina Alta		-5	Rocafort	20	4
Total	3.913	105	Vinuesa	12	-3
			Alfara del Patriarca	5	-3
			Bonrepòs i Mirambell	5	-2
			Total	1.214	67

Tabla 4. Desplazamientos a Puçol 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 laborales desde l'Horta Nord hacia Puçol responden sobre todo a una lógica de cercanía. Destacan especialmente los flujos procedentes de Massamagrell, El Puig de Santa Maria y Rafelbunyol comentados líneas más arriba. Esta concentración de orígenes próximos sugiere que una parte relevante de la movilidad laboral hacia Puçol se apoya en relaciones de contigüidad territorial y accesibilidad diaria entre municipios cercanos. En este sentido, Puçol no funciona únicamente como un municipio receptor vinculado a València, sino también como un nodo de atracción laboral dentro del norte de l'Horta Nord.

En conjunto, la procedencia de quienes accedían a trabajar a Puçol combina tres lógicas territoriales. La primera es una lógica metropolitana, encabezada por València. La segunda es una lógica comarcal de proximidad, con especial peso de municipios del entorno inmediato de l'Horta Nord. La tercera es una lógica funcional vinculada a El Camp de Morvedre, donde Sagunt aparece como un origen laboral especialmente relevante. Esta combinación refuerza la necesidad de interpretar la movilidad de Puçol desde una escala supramunicipal, atendiendo tanto a sus relaciones con València y l'Horta Nord como a su conexión con el eje industrial y logístico de Sagunt y Port de Sagunt.

En síntesis, València como origen de los desplazamientos laborales tiene gran peso, pero l'Horta Nord y El Camp de Morvedre son fundamentales para entender en este sentido a Puçol.

4.1 Notas vinculadas a la movilidad del eje Puçol-Sagunt/Port de Sagunt.

Desde el Observatorio de Empleo Pactem Nord se aprecian ciertos elementos y aspectos que conviene analizar en el **corto y medio plazo**, especialmente por la posición de Puçol en el eje norte de l'Horta Nord y su relación funcional con Sagunt y Port de Sagunt. Entre ellos, el desarrollo de Parc Sagunt y la puesta en marcha de la **gigafactoría de PowerCo** introducen **un cambio de escala** en el sistema industrial-logístico situado al norte de Puçol que, sin duda, generará impactos en el territorio desde diferentes puntos de vista. La planta de PowerCo en Sagunt supone una inversión superior a 3.000 millones de euros y prevé la creación de más de **3.000 empleos directos**²; además, la fábrica se plantea con una capacidad inicial de producción de 40 GWh anuales, con posibilidad de ampliación futura.

Este proceso debe entenderse dentro de una **transformación territorial más amplia**. El PAI (Programa de Actuación Integrada) de Parc Sagunt II² comprende una superficie de suelo disponible de 3.489.398 metros cuadrados³, y en 2026 Espais Econòmics Empresarials abrió un nuevo plazo para la adquisición de más de 730.000 metros cuadrados⁴ de suelo industrial y terciario compatible. Además, el Ayuntamiento de Sagunt⁵ ha señalado que en 2026 está previsto el inicio de actividad de la gigafactoría, con la contratación de más de 500 trabajadores/as durante ese año, y que en 2027 la planta alcanzará niveles de plena producción.

Para Puçol esta transformación justificaría la incorporación del eje Sagunt / Port de Sagunt como escenario de seguimiento territorial desde distintos ámbitos, pues la expansión industrial y logística puede modificar progresivamente los patrones de movilidad laboral, la demanda de transporte interurbano, la intensidad de uso de determinados corredores viarios y la necesidad de soluciones intermodales mejor coordinadas entre València, l'Horta Nord y Camp de Morvedre, así como otras cuestiones asociadas a la vivienda, servicios públicos e impactos medioambientales.

En este contexto, los objetivos del **PMUS de Puçol** adquieren una importancia especial. La reducción progresiva de la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos interurbanos, el

² Nota de prensa: "La Generalitat aprueba el PAI de Parc Sagunt II para la urbanización del parque empresarial" <https://comunica.gva.es/es/detalle?id=371640795&site=174859783>

³ <https://careers.powerco.de/content/PowerCo-Valencia/>

⁴ <https://parcsagunt.com/espacios-economicos-empresariales-abre-nuevo-plazo-para-la-adquisicion-de-parcelas-industriales-y-terciarias-en-parc-sagunt-ii/>

⁵ Nota de prensa: "Sagunto consolida su crecimiento y se prepara para la puesta en funcionamiento de la gigafactoría de PowerCo en 2026" <https://aytosagunto.es/es/actualidad/2026-01-15-sagunto-consolida-su-crecimiento-y-se-prepara-para-la-puesta-en-funcionamiento-de-la-gigafactoria-de-powerco-en-2026/>

refuerzo del transporte público, la coordinación con Renfe en Puçol y FGV Rafelbunyol, y la mejora de la intermodalidad pueden convertirse en líneas de trabajo especialmente relevantes si aumenta la presión laboral y logística del entorno de Sagunt/Port de Sagunt. La aprobación de la línea 120 de Metrobús, orientada a conectar València con Parc Sagunt y Puerto de Sagunto, refuerza esta idea, ya que la propia Generalitat señala que *“beneficiará especialmente a las personas trabajadoras de Parc Sagunt”*⁶.

Las posibles implicaciones no se limitan a la movilidad laboral. La creación de empleo, tanto directo como indirecto, la llegada de nuevas actividades productivas y la consolidación de Parc Sagunt como polo industrial-logístico pueden incidir también, como hemos apuntado, en la localización residencial de la población trabajadora y en la presión sobre la vivienda en municipios próximos. En Sagunt ya se han identificado señales en esa dirección: el Ayuntamiento ha impulsado medidas para **movilizar suelo residencial** y ha señalado que *“según el PGOU vigente, podrían construirse más de 10.000 viviendas en la ciudad”*⁷; además, el alcalde ha vinculado⁸ el crecimiento demográfico reciente con la necesidad de inversiones en vivienda, servicios públicos y transporte.

Desde esta perspectiva, y teniendo en cuenta que Puçol ya mantenía estrechas y sólidas relaciones con el municipio de Sagunt y Camp de Morvedre, en estos momentos el desarrollo económico en el territorio (industrial y de servicios de todo tipo) genera un nuevo posicionamiento del municipio en términos sinérgicos y de interacciones múltiples, de manera que, Puçol y Sagunt, y por ende las comarcas de l’Horta Nord y Camp de Morvedre, suponen un nuevo espacio socioeconómico de gran trascendencia en el territorio.

⁶ Nota de prensa de la GVA: “La Generalitat aprueba la nueva línea 120 de Metrobús que conectará València con Parc Sagunt y Puerto de Sagunto” <https://comunica.gva.es/es/detalle?id=404762084&site=373428693>

⁷ Nota de prensa del Ayto. de Sagunt: “El Ayuntamiento de Sagunto impulsa la construcción de vivienda mediante la colaboración público-privada” <https://aytosagunto.es/es/actualidad/2026-01-16-el-ayuntamiento-de-sagunto-impulsa-la-construccion-de-vivienda-mediante-la-colaboracion-publico-privada/>

⁸ Nota de prensa: Darío Moreno: “Sagunt crece más de 1.000 habitantes cada año y necesitamos inversiones educativas, sanitarias y de vivienda” <https://cadenaser.com/comunitat-valenciana/2026/01/15/dario-moreno-sagunt-crece-1000-habitantes-cada-ano-y-necesitamos-inversiones-educativas-sanitarias-y-de-vivienda-radio-valencia/>

5. Consideraciones finales.

A la vista de los datos, Puçol presenta en 2023 una movilidad laboral de entrada relevante, con 3.913 personas que acuden a trabajar al municipio desde otros lugares, frente a 1.930 personas que residen y trabajan en el propio municipio. Esta relación permite situar a Puçol como un municipio con capacidad propia de atracción laboral, aunque los datos disponibles no permiten atribuir estos desplazamientos a un sector económico concreto ni a una zona industrial determinada. En paralelo, los datos de la Tesorería General de la Seguridad Social muestran la existencia de un tejido industrial municipal identificable, con un incremento del empleo industrial entre enero de 2023 y enero de 2026, en un contexto de estabilidad del número total de empresas.

La doble lectura de movilidad laboral de entrada y presencia de actividad industrial en Puçol, debe interpretarse con prudencia. Este informe no permite medir de forma exacta la movilidad laboral hacia Campo Aníbal / Sector 4, Mas del Bombo o el Polígono Industrial Norte, ni establecer qué parte de las personas que acceden diariamente a Puçol se dirige a estos espacios productivos. Sin embargo, sí permite situar la accesibilidad a las áreas de actividad económica como una cuestión relevante para la planificación local, especialmente en un municipio que combina función **residencial, actividad productiva y relaciones laborales supramunicipales**.

Desde el punto de vista territorial, la procedencia de las personas trabajadoras refuerza una idea en la que **Puçol no puede interpretarse únicamente desde la escala municipal**. La movilidad laboral de entrada combina tres lógicas diferenciadas. La primera es una lógica metropolitana, encabezada por la ciudad de València. La segunda es una lógica comarcal de proximidad, con especial peso de municipios del norte de l'Horta Nord como Massamagrell, El Puig de Santa Maria o Rafelbunyol. La tercera es una lógica funcional vinculada a El Camp de Morvedre, donde Sagunt aparece como un origen laboral especialmente relevante. En consecuencia, Puçol ocupa una posición intermedia entre el eje metropolitano de València, la comarca de l'Horta Nord y el sistema industrial-logístico de Sagunt y Port de Sagunt.

Desde la planificación local, el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Puçol** constituye la principal referencia para contextualizar esta realidad. A pesar de que no ofrece una medición específica de la movilidad laboral hacia los entornos industriales, sí aporta el marco municipal desde el que se ordenan cuestiones como la movilidad peatonal, la bicicleta, el transporte urbano, el **transporte interurbano**, la accesibilidad, la seguridad vial y la reducción del uso del vehículo privado.

El PMUS muestra una diferencia relevante entre la movilidad interna y la movilidad externa del municipio. En los desplazamientos internos, Puçol parte de una base favorable a los modos sostenibles, con un peso elevado de la movilidad peatonal. En cambio, en los desplazamientos externos o interurbanos, **el vehículo privado representa el 81,9% de los desplazamientos**, frente al 15,3% del transporte público. Este dato resulta especialmente importante para el presente informe, porque los datos del INE muestran que la movilidad laboral de entrada a Puçol procede de otros municipios y, por tanto, se inserta precisamente en esa **escala interurbana donde el PMUS identifica el principal reto de transformación modal**.

El propio PMUS plantea que el cambio más significativo debe producirse en la movilidad interurbana. Para el horizonte 2030, propone que el transporte público en los desplazamientos externos alcance el 30% y que el vehículo privado descienda hasta el 66,5%. Esta orientación no permite afirmar que las personas trabajadoras que entran a Puçol utilicen mayoritariamente el coche, porque la fuente de movilidad laboral no informa sobre modos de transporte. Sin embargo, sí permite sostener que la accesibilidad interurbana y las alternativas al vehículo privado constituyen una cuestión estratégica para un municipio que recibe diariamente un flujo relevante de personas trabajadoras desde otros términos municipales.

Esta dimensión intermodal adquiere, en este contexto, una importancia especial. La documentación relativa al servicio público de transporte urbano de Puçol recoge que, desde la aprobación del PMUS, se revisan itinerarios de líneas urbanas y horarios con el fin de **mejorar la coordinación con el sistema ferroviario**, tanto con Renfe en Puçol como con FGV Rafelbunyol, **favoreciendo así la**

intermodalidad. Esta línea de trabajo resulta coherente con la estructura territorial del municipio donde Puçol no solo necesita resolver desplazamientos internos, sino articular mejor la relación entre sus núcleos urbanos, sus espacios productivos, la estación ferroviaria, las conexiones metropolitanas y los desplazamientos procedentes de otros municipios.

En esta misma línea, la conexión entre Puçol, El Puig de Santa Maria y Rafelbunyol con Metrovalencia y Cercanías refuerza la **importancia de los nodos de intercambio modal en el norte de l'Horta Nord**. Esta clase de soluciones permite interpretar la intermodalidad no como un concepto general, sino como una línea operativa concreta donde ajustar itinerarios, coordinar horarios, mejorar la accesibilidad a estaciones y facilitar la conexión entre transporte urbano, transporte interurbano y red ferroviaria es fundamental. Para la movilidad laboral, esta cuestión resulta relevante, porque una parte importante de los desplazamientos hacia Puçol procede de municipios próximos y de ejes territoriales donde la combinación entre autobús, Cercanías, Metrovalencia y movilidad de proximidad puede ampliar las alternativas al vehículo privado.

Esta lectura local debe conectarse con la planificación metropolitana. El PMUS de Puçol no opera en un vacío territorial, sino en un sistema de relaciones funcionales en el que intervienen València, los municipios del norte de l'Horta Nord y el eje Sagunt / Port de Sagunt. En este sentido, el **PMoMe / mobiMET y el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València** aportan el marco supramunicipal desde el que deben entenderse los desplazamientos interurbanos, la integración de modos y la coordinación entre administraciones. El planteamiento de una red metropolitana integrada - metro, tranvía, cercanías ferroviarias, autobuses urbanos, autobuses interurbanos, bicicleta y desplazamientos peatonales - resulta coherente con las necesidades de un municipio como Puçol, situado en el corredor norte metropolitano y conectado funcionalmente con València, l'Horta Nord y Sagunt / Port de Sagunt.

València es el principal municipio de origen de las personas que acuden a trabajar a Puçol, por lo que las políticas de movilidad de la ciudad central tienen incidencia indirecta sobre el sistema de desplazamientos metropolitanos. **El PMUS de València** no regula directamente la movilidad de Puçol, pero sí resulta útil como referencia complementaria para entender la importancia de la coordinación urbano-metropolitana. Sus propuestas en materia de transporte público, priorización del autobús metropolitano e intercambio modal urbano-metropolitano refuerzan la idea común de que la movilidad de los municipios del área metropolitana no puede resolverse únicamente desde cada término municipal, sino mediante **sistemas coordinados de transporte, accesibilidad e intermodalidad**.

Junto a la relación con València y l'Horta Nord, el caso de Puçol presenta una especificidad territorial adicional: **la conexión funcional con Sagunt y Port de Sagunt**. Los datos de movilidad laboral muestran que Sagunt es uno de los principales municipios de origen de quienes trabajan en Puçol. Esta realidad no permite afirmar que el desarrollo industrial-logístico de Sagunt explique de forma directa los flujos laborales de entrada al municipio, pero sí obliga a incorporar El Camp de Morvedre como escala de análisis, tanto por la presión que este eje puede ejercer sobre los corredores de movilidad como por su incidencia en la planificación del transporte público, la intermodalidad y los accesos a áreas de actividad económica. En este sentido, el Plan Especial del Área Logística de Sagunto y la planificación de accesos vinculada a Parc Sagunt muestran la entidad del sistema industrial-logístico situado al **norte de Puçol**, con actuaciones sobre conexiones viarias, relación con la CV-309 y articulación entre Parc Sagunt I y el área logística.

La reciente aprobación de la línea 120 de Metrobús, orientada a conectar València con Parc Sagunt y Puerto de Sagunto, refuerza esta lectura territorial en la que **Puçol se sitúa en un corredor donde confluyen dinámicas metropolitanas, industriales, logísticas y laborales**. En ese contexto, los desplazamientos con origen en Sagunt hacia Puçol y la presencia de grandes áreas de actividad en el entorno de Port de Sagunt hacen razonable interpretar el municipio como una pieza intermedia entre el norte de l'Horta Nord y el sistema industrial-logístico de El Camp de Morvedre.

En relación con los espacios productivos del propio municipio, la documentación disponible sobre Campo Aníbal / Sector 4, Mas del Bombo y el Polígono Industrial Norte permite reforzar la importancia de

la accesibilidad a las áreas industriales, aunque no permita medir la movilidad laboral hacia cada una de ellas. En el caso de **Campo Aníbal**, las actuaciones vinculadas a IVACE incluyen mejoras como aparcamientos para bicicletas, mobiliario urbano, asfaltado de viales, señalización, seguridad y modernización del área industrial. Estas intervenciones muestran que la accesibilidad, la movilidad interna, el aparcamiento, la seguridad vial y la calidad funcional de los entornos productivos forman parte de la agenda municipal de mejora del espacio industrial. En el caso del Polígono **Industrial Norte**, la documentación municipal también hace referencia a actuaciones de modernización, mejora de zonas verdes, creación de itinerarios accesibles, señalización y aparcamiento.

En consecuencia, la mejora de la movilidad laboral en Puçol no debe plantearse únicamente como una cuestión de acceso viario. El diagnóstico apunta a un enfoque más amplio, basado en la coordinación entre transporte urbano, transporte interurbano, red ferroviaria, movilidad activa, seguridad vial y accesibilidad a los espacios productivos. Esta idea es relevante porque las áreas industriales del municipio no se encuentran aisladas de la estructura territorial general y forman parte del municipio que cuenta con relaciones laborales con València, con municipios próximos de l'Horta Nord y con Sagunt / Port de Sagunt.

En el plano normativo, la **Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana** ofrece un marco adecuado para interpretar la movilidad desde distintos niveles de planificación, incluidos los planes municipales, los planes supramunicipales de ámbito comarcal o metropolitano y los planes relativos a elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos. La movilidad laboral de entrada al municipio no responde únicamente a una lógica local, sino a relaciones funcionales con València, con los municipios del norte de l'Horta Nord y con El Camp de Morvedre. La propia ley vincula la movilidad con la calidad de vida y con las oportunidades de acceso al trabajo, la formación, los servicios y el ocio.

La **Ley 14/2018 de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales** refuerza, por su parte, el vínculo entre modernización de áreas industriales, competitividad empresarial, empleo y mejora de la funcionalidad de los espacios productivos. En el caso de Puçol, al contar con varias áreas industriales localizadas la accesibilidad a estos espacios debe interpretarse como parte de su calidad funcional, lo que permite situar la movilidad y la accesibilidad como dimensiones relevantes dentro de la planificación y modernización de los entornos productivos municipales.

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 movilidad al trabajo como una dimensión específica de la planificación. La norma prevé planes de movilidad sostenible al trabajo para centros con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno, y contempla medidas como movilidad activa, transporte colectivo, movilidad de bajas emisiones, soluciones compartidas o colaborativas, recarga de vehículos de cero emisiones, teletrabajo cuando sea posible y seguridad vial. Además, establece que estos planes deben tener en cuenta, cuando existan, el plan de movilidad sostenible de la entidad local y los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por la administración competente.

Ahora bien, este marco normativo debe aplicarse con prudencia. El presente informe no dispone de información sobre plantillas por centro de trabajo, turnos, visitantes, proveedores u otras personas usuarias, por lo que no permite derivar obligaciones concretas para una empresa, centro de trabajo o área industrial específica de Puçol. Su utilidad es contextual y orientadora porque permite situar la movilidad laboral y la accesibilidad a los espacios productivos dentro de una agenda pública cada vez más exigente, pero no sustituye a un diagnóstico específico de movilidad al trabajo por centro, empresa o área industrial.

En consecuencia, la conexión entre normativa, PMUS de Puçol, PMoMe / mobiMET, PMUS de València y planificación de áreas industriales permite reforzar la tesis de que **Puçol no debe analizarse únicamente como municipio residencial ni como municipio industrial**, sino como una pieza intermedia dentro de un sistema territorial donde confluyen movilidad laboral, áreas productivas, dependencia interurbana del vehículo privado, transporte público, red ferroviaria y relaciones funcionales con València y Sagunt/Port de Sagunt.

Desde esta perspectiva, las futuras líneas de trabajo podrían orientarse a:

- mejorar la coordinación supramunicipal,
- *reforzar la intermodalidad,*
- *conectar mejor el transporte público con los espacios de actividad económica*
- y, reducir progresivamente la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos interurbanos.

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	
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol	Aporta el marco desde el que interpretar movilidad peatonal, bicicleta, transporte urbano, transporte interurbano, accesibilidad, seguridad vial y reducción del uso del vehículo privado. Diferencia entre movilidad interna y externa e identifica la necesidad de soluciones de intermodalidad.
PMoMe/MobiMet. Xarxa de Mobilitat Metropolitana de València	Marco metropolitano de para entender desplazamientos interurbanos. Clave para transporte público, intermodalidad y escala metropolitana
Plan Especial del Área Logística de Sagunto / Parc Sagunt	Aporta el contexto territorial del sistema industrial-logístico situado al norte de Puçol. Justifica la incorporación de El Camp de Morvedre como escala de análisis por su peso funcional, sus conexiones viarias, la relación con la CV-309 y la articulación entre Parc Sagunt I y el área logística.

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.

Ajuntament de Puçol. (2019). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Puçol*. <https://cdn.digitalvalue.es/putol/assets/5df23f9a51a8880100d274a7>

Ajuntament de Puçol. (2022). *Puçol moderniza las infraestructuras del Polígono Industrial Norte*. <https://www.pucol.es/es/noticia/pucol-moderniza-las-infraestructuras-del-poligono-industrial-norte>

Ajuntament de Puçol. (2023). *Inicio de las obras de modernización y mejora del Polígono Industrial Mas del Bombo*. <https://www.pucol.es/es/noticia/inicio-de-las-obras-de-modernizacion-y-mejora-del-poligono-industrial-mas-del-bombo>

Ajuntament de Puçol. (2024). *El IVACE subvenciona las mejoras en el Polígono Industrial Campo Aníbal*. <https://www.pucol.es/es/noticia/el-ivace-subvenciona-las-mejoras-en-el-poligono-industrial-campo-anibal>

Ajuntament de Puçol. (2025). *Finalizadas las mejoras en el Polígono Industrial Campo Aníbal subvencionadas por el IVACE*. <https://www.pucol.es/es/noticia/finalizadas-las-mejoras-en-el-poligono-industrial-campo-anibal-subvencionadas-por-el-ivace>

Autoritat de Transport Metropolità de València. (2025). *Martínez Mus anuncia la puesta en servicio del nuevo Metrobús que conectará Puçol, El Puig y Rafelbunol con Metrovalencia y Cercanías*. <https://atmv.gva.es/documents/165949857/177407850/17-10-2025%2BMart%C3%ADnez%2BMus%2Banuncia%2Bla%2Bpuesta%2Ben%2Bservicio%2Bdel%2Bnuevo%2BMetrob%C3%BA%2Bque%2Bconectar%C3%A1%2BPu%C3%A7ol%2C%2BEI%2BPuig%2By%2BRafelbunol%2Bcon%2BMetrovalencia%2By%2BCercan%C3%ADas.pdf>

Autoritat de Transport Metropolità de València. (2026). *La Generalitat aprueba la nueva línea 120 de Metrobús que conectará València con Parc Sagunt y Puerto de Sagunto*. <https://atmv.gva.es/documents/165949857/177906655/26-03-2026%2BLa%2BGeneralitat%2Baprueba%2Bla%2Bnueva%2BL%C3%ADnea%2B120%2Bde%2BMetrob%C3%BA%2Bque%2Bconectar%C3%A1%2BVal%C3%Aancia%2Bcon%2BParc%2BSagunt%2By%2BPuerto%2Bde%2BSagunto.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/F3LkVyYIHFLR/content/plan-basico-de-movilidad-del-area-metropolitana-de-valenc-1

Generalitat Valenciana. (2022). *Plan Especial del Área Logística de Sagunto / Parc Sagunt*. <https://decidimmorvedre-agro.org/documentacio/PDFS/Plan-Especial-Parc-Sagunt.pdf>

Generalitat Valenciana. (s. f.). *Plan Especial del Área Logística de Sagunt. Actuaciones en participación pública*.
https://mediambient.gva.es/es/web/logistica/actuacions-en-participacio-publica/-/asset_publisher/92CfufflOnjN/content/plan-especial-del-area-logistica-de-sagu-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>



Síguenos

PACTEM NORD



www.consorci.info

<https://observatoriopactemnord.es>