Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica

RESOLUCIÓ de 10 de desembre de 2019 de la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental per la qual s'aprova el Programa d'inspecció de trasllat de residus transfronterers de la Comunitat Valenciana de l'any 2019. [2020/118]

Per resolució amb data 4 de gener de 2017, de la consellera d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural, es va aprovar el Pla d'inspecció en matèria de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a les anualitats 2017-2022.

Seguint les directrius del Pla d'inspecció en matèria de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana, per al període 2017-2022, s'elabora aquest programa d'inspecció per al període 2019. El període de vigència del programa és de l'1 de gener al 31 de desembre de 2019.

El Programa d'inspecció de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a l'anualitat 2019, que s'aprova mitjançant aquesta resolució, s'estructura en sis apartats amb el contingut que, en síntesi, s'indica a continuació.

Una part introductòria, en què s'indiquen els antecedents i una anàlisi dels moviments que han tingut lloc durant l'any 2018.

En el segon apartat es desenvolupen les activitats dutes a terme durant l'any 2018 i en l'apartat tercer s'exposen de manera succinta els objectius estratègics establits en el Pla d'inspecció de trasllats transfronterers de residus 2017-2022, que fixen els que es troben relacionats amb aquest programa.

Els apartats quart i cinqué parlen de totes les autoritats implicades i els recursos humans i financers.

En l'últim apartat es desenvolupa la metodologia per a l'avaluació de riscos i es plasma el resultat d'aquesta metodologia en els moviments realitzats durant el 2018, i s'obtenen uns resultats que ajuden a establir la planificació per a l'any 2019.

Un apartat segon, en què es fan constar els objectius estratègics i els projectes per a l'anualitat 2019, així com els antecedents, el tipus de projecte, els objectius específics i metes, el pla d'actuació, el seguiment, els recursos i el procediment d'aquests.

En virtut de tot el que antecedeix, i en ús de les atribucions que em confereixen l'article 38 de la Llei 5/1983, de 30 de desembre, del Consell, en relació amb l'article 10 del Decret 5/2019, de 16 de juny, del president de la Generalitat, pel qual es determinen el nombre i la denominació de les conselleries i les seues atribucions i s'assignen a la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, entre altres, la competència en matèria de medi ambient, així com l'article 128 del Decret 105/2019, del Consell, pel qual s'estableix l'estructura orgànica bàsica de la Presidència i de les conselleries de la Generalitat, l'article 13 del Decret 80/2016, d'1 de juliol, del Consell, de modificació del Decret 158/2015, de 18 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament orgànic i funcional de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural (hui, Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica), i segons el que disposa l'article 9.2 de la Llei 2/2015, de 2 d'abril, de la Generalitat, de transparència, bon govern i participació ciutadana de la Comunitat Valenciana, resolc:

Primer

Aprovar el Programa d'inspecció de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana de 2019, que figura com a annex a aquesta resolució.

Segon

Adoptar totes les mesures que són necessàries per a la difusió del contingut del programa esmentat.

Contra aquesta resolució, que no posa fi a la via administrativa, pot interposar-se recurs d'alçada davant de la Secretaria Autonòmica d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica en el termini d'un mes a comptar de l'endemà al dia en què tinga lloc la seua notificació, de

Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica

RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2019 de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental por la que se aprueba el Programa de Inspección de traslado de residuos transfronterizos de la Comunitat Valenciana del año 2019. [2020/118]

Por resolución de fecha 4 de enero de 2017, de la consellera de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático i Desarrollo Rural, se aprobó el Plan de Inspección en materia de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para las anualidades 2017 -2022.

Siguiendo las directrices del plan de Inspección en materia de traslados transfronterizos de residuos de la Comunidad Valenciana, para el período 2017-2022, se elabora el presente Programa de Inspección para el período 2019. El período de vigencia del programa es del 1 de enero a 31 de diciembre de 2019.

El programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana, para la anualidad 2019, que se aprueba mediante la presente resolución, se estructura en seis apartados con el contenido que, en síntesis, se indica a continuación.

Una parte introductoria, en la que se indican los antecedentes y un análisis de los movimientos que han tenido lugar durante el año 2018.

En el segundo apartado se desarrollan las actividades llevadas a cabo durante el año 2018 y en el apartado tercero se exponen de modo sucinto los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de Inspección de traslados transfronterizos de residuos 2017-2022, fijando aquellos que se encuentran relacionados con este programa.

Los apartados cuarto y quinto hablan de todos las autoridades implicadas y los recursos humanos y financieros.

En el último apartado se desarrolla la metodología para la evaluación de riesgos y se plasma el resultado de esa metodología en los movimientos realizados durante el 2018, obteniendo unos resultados que ayudan a establecer la planificación para el año 2019.

Un apartado segundo, donde se hacen constar los objetivos estratégicos y los proyectos para la anualidad 2019, así como los antecedentes, el tipo de proyecto, los objetivos específicos y metas, el plan de actuación, el seguimiento, los recursos y el procedimiento de los mismos.

En virtud de cuanto antecede, y en uso de las atribuciones que me confieren el artículo 38 de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, del Consell, en relación con el artículo 10 del Decreto 5/2019, de 16 de junio, del President de la Generalitat, por el que se determinan el número y la denominación de las consellerias y sus atribuciones y se asignan a la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, entre otras, la competencia en materia de medio ambiente, así como el articulo 128 del Decreto 105/2019, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica basica de la Presidencia y de las consellerias de la Generalitat, el artículo 13 del Decreto 80/2016, de 1 de julio, del Consell de modificacion del Decreto 158/2015, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento órganico y funcional de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.(hoy Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecologica), y a la vista de lo dispuesto en el artículo 9.2 de la Ley 2/2015, de 2 de abril de la Generalitat de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana, resuelvo**:**

Primero

Aprobar el Programa de Inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana de 2019, que figura como Anexo a la presente resolución.

Segundo

Adoptar cuantas medidas sean necesarias para la difusión del contenido del citado programa.

Contra esta resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaria Autonómica de Emergencia Climática y Transición Ecológica en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación,

conformitat amb el que estableix l'apartat primer de l'article 122, en relació amb els articles 112.1 i 121 i següents de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, tot això sense perjudici que s'utilitze qualsevol altra via que es considere oportuna.

València, 10 de desembre de 2019. El director general de Qualitat i Educació Ambiental: Joan Piquer Huerga.

ANNEX

Programa d'inspecció en matèria de trasllats transfronterers de residus de la Comunitat Valenciana per a l'anualitat 2019.

1. INTRODUCCIÓ
1.1. Antecedents
1.2. Anàlisi de moviments de trasllats de residus a la Comunitat Valenciana
2. MEMÒRIA D'ACTUACIONS EN 2018
2.1. Inspeccions programades a operadors
2.2. Inspeccions programades/no programades en trànsit
3. INSPECCIONS PREVISTES PER AL PROGRAMA 2019
3.1. Objectius estratègics i projectes 2019
3.2. Projectes d'inspecció 2019
4. AUTORITATS IMPLICADES I REPARTIMENT DE TASQUES
5. ORGANITZACIÓ DELS RECURSOS HUMANS I FINANCERS
6. METODOLOGIA D'AVALUACIÓ DE RISCOS
6.1. Objecte
6.2. Àmbit d'aplicació i abast
6.3. Metodologia d'avaluació de riscos en l'àmbit dels plans d'inspecció de trasllats transfronterers de residus
6.4. Aplicació de la metodologia
6.5. Resultats obtinguts

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents

Aquest programa 2019 s'emmarca en el Pla d'inspecció de trasllats de residus 2017-2022, en què la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental centra la seua actuació principalment en les labors d'inspecció de trasllats transfronterers de residus, com a potestat administrativa i executiva específica.

Els objectius estratègics establits en el Pla d'inspecció són els següents:

- Impulsar el compliment dels objectius establits en la normativa europea en matèria de trasllats de residus, en concret, en el Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

- Complir els objectius establits en la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, en matèria de trasllats transfronterers de residus.

- Comprovar el grau de compliment de la normativa aplicable en els trasllats transfronterers de residus per part d'establiments, empreses, agents, negociants i trasllats de residus o en la valorització o l'eliminació corresponents.

- Detectar i, si escau, controlar actuacions de trasllats transfronterers de residus contràries a la normativa, així com els trasllats il·lícits de residus, amb èmfasi especial als de més risc per al medi ambient i la salut humana, tenint en compte les quantitats i la perillositat dels residus, els que suposen un incompliment més elevat de la normativa o els trasllats de què es dispose de menys informació.

- Aconseguir un grau òptim de compliment de la legislació, especialment, mitjançant la prevenció i la informació.

Els objectius estratègics es plasmen en les inspeccions programades en operadors, les inspeccions programades en trànsit i les inspeccions no programades en operadors i en trànsit.

En aquest programa d'inspecció 2019 es concreten els projectes planificats per l'autoritat responsable de la inspecció amb la finalitat d'aconseguir un grau alt de compliment dels objectius estratègics establits.

de conformidad con lo establecido en el apartado primero del artículo 122, en relación con los artículos 112.1 y 121 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, todo ello sin perjuicio de que se utilice cualquier otra vía que considere oportuna.

València, 10 de diciembre de 2019.– El director general de Calidad y Educación Ambiental: Joan Piquer Huerga.

ANEXO

Programa de Inspección en materia de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para la anualidad 2019.

1. INTRODUCCIÓN.
1.1. Antecedentes
1.2. Análisis de movimientos de traslados de residuos en la Comunidad Valenciana
2.MEMORIA DE ACTIVIDADES EN 2018
2.1. Inspecciones programadas a operadores
2.2. Inspecciones programadas/no programadas en tránsito
3. INSPECCIONES PREVISTAS PARA EL PROGRAMA 2019.
3.1. Objetivos estratégicos y proyectos 2019.
3.2. Proyectos de inspección 2019.
4. AUTORIDADES IMPLICADAS Y REPARTO DE TAREAS.
5. ORGANIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS
6. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS.
6.1. Objeto.
6.2. Ámbito de aplicación y alcance.
6.3. Metodología de evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos.
6.4. Aplicación de la metodología.
6.5. Resultados obtenidos

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

Este Programa 2019 se enmarca en el Plan de Inspección de Traslados de Residuos 2017 – 2022 en el que la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, centra su actuación principalmente en las labores de inspección de traslados transfronterizos de residuos, como potestad administrativa y ejecutiva específica.

Los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de Inspección son los siguientes:

– Impulsar el cumplimiento de los objetivos establecidos en la normativa europea en materia de traslados de residuos, en concreto, en el Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

– Cumplir los objetivos establecidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en materia de traslados transfronterizos de residuos.

– Comprobar el grado de cumplimiento de la normativa aplicable en los traslados transfronterizos de residuos por parte de establecimientos, empresas, agentes, negociantes y traslados de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes.

– Detectar y, en su caso, controlar actuaciones de traslados transfronterizos de residuos contrarias a la normativa, así como los traslados ilícitos de residuos, con especial énfasis a aquellos de mayor riesgo para el medio ambiente y la salud humana teniendo en cuenta las cantidades y peligrosidad de los residuos, los que supongan un mayor incumplimiento de la normativa o los que se disponga de menor información.

– Lograr un óptimo grado de cumplimiento de la legislación, especialmente, mediante la prevención y la información.

Los Objetivos estratégicos se plasmaran en las inspecciones programadas en operadores, las inspecciones programadas en tránsito y las inspecciones no programadas en operadores y en tránsito.

En este programa de inspección 2019, se concretarán los proyectos planificados por la autoridad responsable de la inspección con el fin de alcanzar un grado alto de cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos.

1.2. Anàlisi de moviments de trasllats de residus a la Comunitat Valenciana

S'han analitzat els moviments de trasllats realitzats des de l'any 2016 per a veure l'evolució. Aquest estudi s'ha realitzat amb els trasllats de residus de la llista ambre, subjectes a notificació i autorització.

En la taula següent es poden veure les diferències que hi han hagut en els moviments de residus tant als països d'origen/destinació com en les quantitats de residus traslladats subjectes a notificació i autorització.

1.2. Análisis de movimientos de traslados de residuos en la Comunitat Valenciana

Se han analizado los movimientos de traslados realizados desde el año 2016 para ver la evolución, este estudio se ha realizado con los traslados de residuos de la lista ambar, sujetos a notificación y autorización.

En la siguiente tabla se puede ver las diferencias que han habido en los movimientos de residuos tanto en los países de origen/destino como en las cantidades de residuos trasladados sujetos a notificación y autorización

	Quilograms importats / *Kilogramos importados*			Quilograms exportats / *Kilogramos exportados*		
	2016	*2017*	*2018*	*2016*	*2017*	*2018*
MALTA	1.148.606	893.185	160.840			
FRANÇA / *FRANCIA*				137.000	350.940	178.961
ITÀLIA / *ITALIA*		655.500	416.000		169.368	49.704
EL REGNE UNIT / *REINO UNIDO*	250					
GRÈCIA / *GRECIA*	262.940	67.300				
ALEMANYA / *ALEMANIA*				25.580		
PORTUGAL / *AUSTRIA*				8.466		
ÀUSTRIA		72.590	116.653			
TOTAL UE	1.411.796	1.688.575	693.493	171.046	520.308	228.665

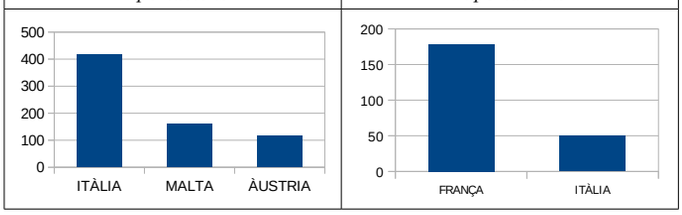
S'hi observa que l'any 2017 va haver-hi un augment en els trasllats de residus tant en les importacions com en les exportacions; en canvi, l'any 2018 les importacions van disminuir, i van arribar a ser de l'ordre del 41 % de les del 2017. Així mateix, les exportacions van patir una disminució similar respecte al 2017; en canvi, augmentaren un 30 % respecte al 2016. Es considera que aquesta disminució en els trasllats de residus es deu a les majors exigències i controls que s'establien per al moviment de residus. La disminució més alta es va produir en les exportacions de residus de Malta.

Centrant-nos en els moviments realitzats durant l'any 2018, subjectes a notificació i autorització, s'han analitzat per països d'origen o destinació, per tipus de residu, per tipus de valorització i per tipus de transport. S'han tingut en compte aquests criteris atés que són els que ens faciliten l'ús de l'eina d'avaluació de riscos explicada en l'apartat sisé.

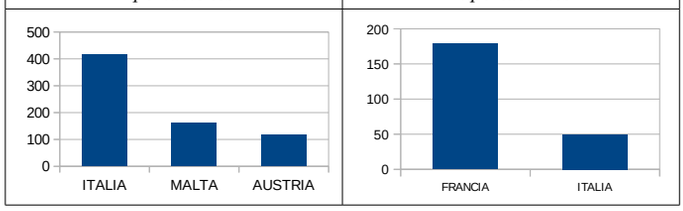
Se observa que en el año 2017 hubo un aumento en los traslados de residuos tanto en las importaciones como en las exportaciones, en cambio en el año 2018 las importaciones disminuyen llegando a ser del orden del 41 % de las de 2017. Asimismo las exportaciones sufren una disminución similar respecto al 2017, en cambio aumentan un 30 % respecto al 2016. Se considera que esta disminución en los traslados de residuos se debe a las mayores exigencias y controles que se van estableciendo para el movimiento de residuos. La mayor disminución se ha producido en las exportaciones de residuos de Malta.

Centrándonos en los movimientos realizados durante el año 2018, sujetos a notificación y autorización, se han analizado por países de origen o destino, por tipo de residuo, por tipo de valorización y por tipo de transporte. Se han tenido en cuenta estos criterios dado que son los que nos facilitan el uso de la herramienta de evaluación de riesgos explicada en el apartado sexto.

Tones de residus traslladats per països d'origen/destinació



Toneladas de residuos trasladados por paises de origen/destino



Com pot observar-se en els gràfics, el país d'origen d'on més s'han importat residus ha sigut Itàlia, mentre que Malta, que fins al 2018 era el país que estava al capdavant en les importacions, queda en segon lloc amb menys de la meitat de residus en comparació amb Itàlia, i comparable amb l'importat d'Àustria. Quant a les exportacions el país de destinació amb més quantitat de residus traslladats continua sent França, seguit d'Itàlia.

Quant a la tipologia dels residus traslladats, d'acord amb la codificació de la llista LER, han sigut els següents:

– 06 Residus de processos químics inorgànics:

• 06 04 99 Residus que contenen metalls de processos químics inorgànics no especificats en una altra categoria

– 07 Residus de processos químics orgànics:

• 07 05 04 Altres dissolvents, líquids de neteja i licors mare orgànics

• 07 01 07 Residus de reacció i de destil·lació halogenats

Como puede observarse en los gráficos, el país de origen de donde más se han importado residuos ha sido Italia, mientras que Malta, que hasta el 2018 era el país que iba a la cabeza en las importaciones, queda en segundo lugar con menos de la mitad de residuos en comparación con Italia, y comparable con lo importado de Austria. En cuanto a las exportaciones el país de destino con mayor cantidad de residuos trasladados sigue siendo Francia, seguido de Italia.

En cuanto a la tipología de los residuos trasladados, de acuerdo con la codificación de la lista LER, han sido los siguientes:

– 06 Residuos de procesos químicos inorgánicos:

• 06 04 99 Residuos que contienen metales de procesos químicos inorgánicos no especificados en otra categoría

– 07 Residuos de procesos químicos orgánicos:

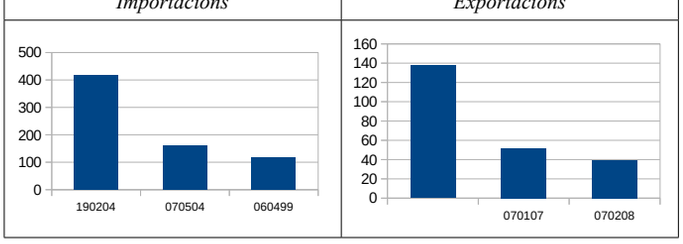
• 07 05 04* Otros disolventes, líquidos de limpieza y licores madre orgánicos

• 07 01 07* Residuos de reacción y de destilación halogenados

• 07 02 08 Altres residus de reacció i de destil·lació
– 16 Residus no especificats en un altre capítol:
• 16 08 07 Catalitzadors usats contaminats amb substàncies perilloses
– 19 Residus de les instal·lacions per al tractament de residus:
• 19 02 04 Residus mesclats prèviament, compostos per, almenys, un residu perillós

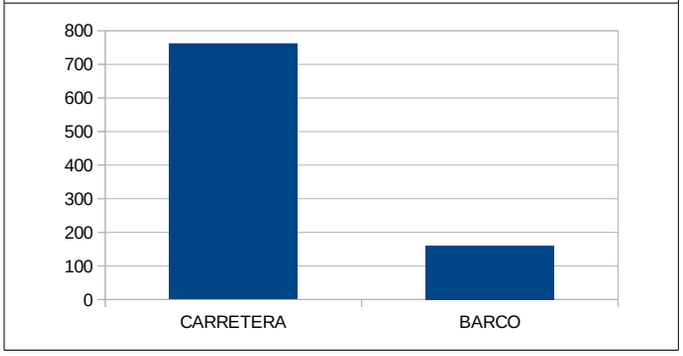
La distribució i les quantitats traslladades d'aquests residus es distribueix segons el gràfic següent:

Tones de residus traslladats per tipus de residu



Si tenim en compte la manera de transport utilitzat en els trasllats de residus es pot observar que en la immensa majoria els residus s'han traslladat per carretera, només algun d'aquests s'ha traslladat per vaixell, que es correspon amb els residus rebuts de Malta.

Tones totals de residus traslladats segons la manera de transport utilitzat



Els operadors continuen sent els mateixos, que exerceixen els mateixos rols de notificadors, destinataris, transportistes i negociants. D'igual manera, les rutes d'origen, trànsit i país de destinació es mantenen.

Finalment, cal significar que les operacions de tractament sol·licitades per als residus importats en 2018 han sigut recuperació (R2 i R5) i alguns d'aquests usats posteriorment com a combustible (R1); mentre que en les exportacions el tipus de valorització ha sigut l'eliminació mitjançant incineració (D10) i l'ús com a combustible (R1).

Mereixen anàlisis a part els moviments de residus subjectes al procediment d'informació general. Les dades de què es disposa d'aquests moviments són els següents:

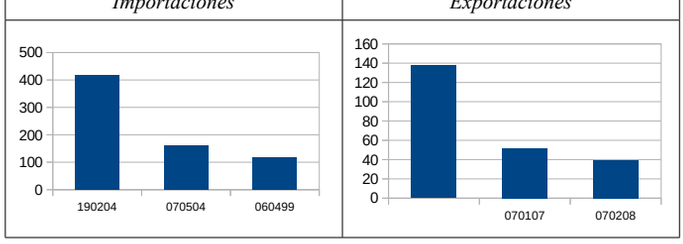
Destinació	*Residu*	*Quilograms*
ITÀLIA	**150102** Envasos de plàstic. No perillosos	1.680.000
PORTUGAL	**160216** Components retirats d'equips elèctrics i electrònics rebutjats. No perillosos	11.825
ALEMANYA	**160801** Catalitzadors usats que contenen platí i reni. No contaminats amb perillosos	76.000
	TOTAL	1.767.825

El país que més volum de residus ha rebut, subjectes a informació general, ha sigut Itàlia, corresponent al residu d'envasos de plàstics, aquest moviment es realitza de manera regular durant tot l'any. Els altres residus corresponen a trasllats puntuals de residus. En tots els casos la manera de transport ha sigut per carretera.

• 07 02 08* Otros residuos de reacción y de destilación
– 16 Residuos no especificados en otro capítulo:
• 16 08 07* Catalizadores usados contaminados con sustancias peligrosas
– 19 Residuos de las instalaciones pata el tratamiento de residuos:
• 19 02 04* Residuos mezclados previamente, compuestos por al menos un residuo peligroso

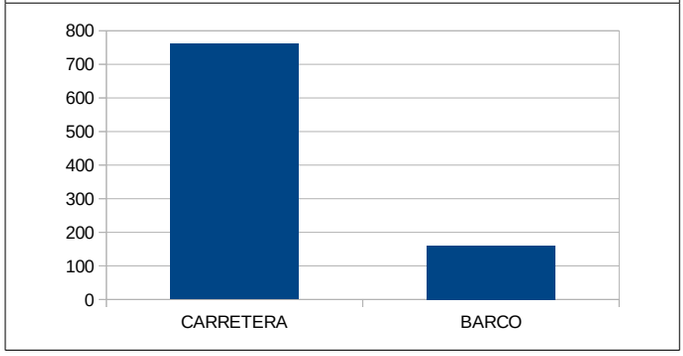
La distribución y cantidades trasladadas de estos residuos se distribuye según el siguiente gráfico:

Toneladas de residuos trasladados por tipo de residuo



Si tenemos en cuenta el modo de transporte utilizado en los traslados de residuos se puede observar que en su gran mayoría los residuos se han traslado por carretera solo alguno de ellos se han traslado por barco que corresponde con los residuos recibidos de Malta

Toneladas totales de residuos trasladados según el modo de transporte utilizado



Los operadores siguen siendo los mismos, desempeñando los mismos roles de notificador, destinatario, transportistas y negociante. De igual modo, las rutas de origen, transito y país de destino se mantienen.

Por último significar que las operaciones de tratamiento solicitadas para los residuos importados en 2018 han sido recuperación (R2 y R5) siendo algunos de ellos usados posteriormente como combustible (R1). Mientras que en las exprtaciones el tipo de valorización ha sido la eliminación mediante incineración (D10) y el uso como combustible (R1).

Análisis a parte merecen los movimientos de residuos sujetos al procedimiento de información general. Los datos que se dispone de estos movimientos son los siguientes:

Destino	*Residuo*	*Kilogramos*
ITALIA	**150102** Envases de plástico. No peligrosos	1.680.000
PORTUGAL	**160216** Componentes retirados de equipos eléctricos y electrónicos desechados. No peligrosos	11.825
ALEMANIA	**160801** Catalizadores usados que contienen platino y renio. No contaminados con peligrosos	76.000
	TOTAL	1.767.825

El país que mayor volumen de residuos, sujetos a información general, ha recibido ha sido Italia, correspondiendo al residuo envases de plásticos, este movimiento se realiza de forma regular durante todo el año. Los otros residuos corresponden a traslados puntuales de residuos. En todos los casos el modo de transporte ha sido por carretera.

2. MEMÒRIA D'ACTUACIONS EN 2018

2.1. Inspeccions programades a operadors

Durant l'anualitat 2018 s'ha inspeccionat una instal·lació corresponent a operadors que realitzen trasllats de residus transfronterers, aquesta inspecció va ser motivada per un indici de trasllat il·lícit detectat en una inspecció en trànsit realitzada en el port de València.

2.2. Inspeccions programades/no programades en trànsit

Les inspeccions realitzades durant el trasllat de residus es realitzen majoritàriament pels agents de la Guàrdia Civil, en 2018 se'n van realitzar un total de 1.270, amb la distribució territorial següent: 770, a València; 280, a Castelló, i 220, a Alacant, majoritàriament en port. Aquestes dades corresponen a inspeccions de contenidors.

Igualment, per part de tècnics de la Conselleria, es va realitzar una inspecció a l'entrada i l'eixida del port de València, en col·laboració amb la Guàrdia Civil, en què es van inspeccionar un total de 5 vehicles que transportaven residus.

Els informes relatius al grau de compliment de la normativa ambiental, realitzats després de les inspeccions corresponents, no revelen incompliments per part dels operadors, o bé dels notificants dels moviments.

3. INSPECCIONS PREVISTES PER AL PROGRAMA 2019

El Programa d'inspecció de trasllats de residus es basa en els pilars fonamentals següents:

a) Inspeccions programades en operadors que importen/exporten residus des dels estats membres o cap als estats membres de la UE.

L'objectiu d'aquestes inspeccions és controlar que els operadors, establits a la Comunitat Valenciana, relacionats amb importacions i exportacions cap als estats membres de la Unió Europea o des d'aquests a la Comunitat Valenciana presenten un grau alt de compliment de la normativa vigent en matèria de residus.

Els esforços en 2019 se centren en el compliment de les inspeccions programades d'acord amb l'avaluació de riscos.

b) Inspeccions programades durant el trasllat transfronterer de residus per la Comunitat Valenciana (en ports i carreteres).

L'objectiu d'aquestes inspeccions és realitzar el control durant els trasllats, en ports o en carreteres, de cara que presenten un grau de compliment de la normativa comunitària.

Els esforços en 2019 se centren en el compliment de les inspeccions programades d'acord amb l'avaluació de riscs.

c) Inspeccions no programades, i s'entenen com a tals les associades a queixes, denúncies, incidents, accidents o dades rebudes sobre investigacions policials i duaneres i anàlisis d'activitats delictives.

3.1. Objectius estratègics i projectes 2019

La classificació següent agrupa els projectes programats per a l'exercici 2019 en desenvolupament dels objectius estratègics del Pla d'inspecció.

a) Inspeccions programades en operadors de què es disposa d'informació relativa a trasllats. A la Comunitat Valenciana es troben 5 operadors, que són els que realitzen els majors moviments de trasllats de residus transfronterers des dels estats membres de la Unió Europea o cap a aquests. S'han de dur a terme inspeccions programades, com a mínim, en el 5 % dels establiments, empreses, agents o negociants, d'acord amb els resultats de l'avaluació de risc.

b) Inspeccions programades durant el trasllat:

– Inspeccions en port. Es realitzen inspeccions en port a residus procedents d'un altre estat membre, programades d'acord amb els resultats de l'avaluació de risc. Es realitzen com a mínim el 2 % de les jornades de treball.

– Inspeccions en carretera. Es duen a terme inspeccions en trànsit per carretera que suposen, com a mínim, l'1 % de les jornades de treball.

c) Inspeccions no programades realitzades en operadors o durant el trasllat. Són considerades com a tals les associades a queixes, denúncies, incidents, accidents o a dades rebudes sobre investigacions policials i duaneres i anàlisis d'activitats delictives, i es tramita la totalitat dels casos.

3.2. Projectes d'inspecció 2019

A continuació es detallen els objectius específics i les metes dels projectes, dins dels objectius estratègics del pla.

2. MEMORIA DE ACTUACIONES EN 2018

2.1. Inspecciones programadas a operadores

Durante la anualidad 2018 se ha inspeccionado una instalación correspondiente a operadores que realizan traslados de residuos transfronterizos, esta inspección fue motivada por un indicio de traslado ilícito detectado en una inspección en tránsito realizada en el puerto de Valencia.

2.2. Inspecciones programadas/no programadas en tránsito

Las inspecciones realizadas durante el traslado de residuos, se realizan en su mayoría por los agentes de la Guardia Civil, en 2018 realizaron un total de 1.270, con la siguiente distribución territorial, 770 en Valencia, 280 en Castellón y 220 en Alicante, mayoritariamente en puerto. Estos datos corresponden a inspecciones de contenedores

Igualmente, por parte de técnicos de la Conselleria, se realizó una inspección a la entrada y salida del puerto de Valencia, en colaboración con la Guardia Civil, en la que se inspeccionaron un total de 5 vehículos que transportaban residuos.

Los informes relativos al grado de cumplimiento de la normativa ambiental, realizados tras las correspondientes inspecciones, no revelan incumplimientos por parte de los operadores, o bien de los notificantes de los movimientos.

3. INSPECCIONES PREVISTAS PARA EL PROGRAMA 2019.

El Programa de Inspección de Traslados de Residuos se basa en los siguientes pilares fundamentales:

a) Inspecciones programadas en operadores que importen/exporte residuos desde o hacia los Estados Miembros de la UE.

El objetivo de estas inspecciones es controlar que los operadores, establecidos en la Comunitat Valenciana, relacionados con importaciones y exportaciones hacia o desde los Estados Miembros de la Unión Europea a la Comunitat Valenciana presenten un alto grado de cumplimiento de la normativa vigente en materia de residuos.

Los esfuerzos en 2019 se centrarán en el cumplimiento de las inspecciones programadas de acuerdo a la evaluación de riesgos.

b) Inspecciones programadas durante el traslado transfronterizo de residuos por la Comunitat Valenciana (en puertos y carreteras).

El objetivo de estas inspecciones es realizar el control durante los traslados, bien en puertos o en carreteras, de cara a que presenten un grado de cumplimiento de la normativa Comunitaria.

Los esfuerzos en 2019 se centrarán en el cumplimiento de las inspecciones programadas de acuerdo a la evaluación de riesgos.

c) Inspecciones no programadas, entendiéndose como tales las asociadas a quejas, denuncias, incidentes, accidentes o a datos recibidos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas.

3.1. Objetivos estratégicos y proyectos 2019.

La siguiente clasificación agrupa los proyectos programados para el ejercicio 2019 en desarrollo de los objetivos estratégicos del Plan de Inspección.

a) Inspecciones programadas en operadores de los que se dispone de información relativa a traslados. En la Comunidad Valenciana se encuentran 5 operadores que son los que realizan los mayores movimientos de traslados de residuos transfronterizos desde o hacia los Estados Miembros de la Unión Europea. Serán llevadas a cabo inspecciones programadas, como mínimo, en el 5 % de los establecimientos, empresas, agentes o negociantes de acuerdo a los resultados de la evaluación de riesgo.

b) Inspecciones programadas durante el traslado:

– Inspecciones en puerto. Se realizarán inspecciones en puerto a residuos procedentes de otro Estado Miembro, programadas de acuerdo a los resultados de la evaluación de riesgo. Se realizaran como mínimo el 2 % de las jornadas de trabajo.

– Inspecciones en carretera. Se llevarán a cabo inspecciones en tránsito por carretera que supondrán, como mínimo, el 1 % de las jornadas de trabajo.

c) Inspecciones no programadas realizadas en operadores o durante el traslado. Serán consideradas como tales las asociadas a quejas, denuncias, incidentes, accidentes o a datos recibidos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas, tramitándose la totalidad de los casos.

3.2. Proyectos de inspección 2019.

A continuación se detallan los objetivos específicos y metas de los proyectos, dentro de los objetivos estratégicos del plan.

3.2.1. Projecte 2019. Inspeccions programades en operadors dels quals disposem d'informació relativa a trasllats

A la Comunitat Valenciana hi ha 5 operadors que es dediquen a l'exportació/importació de residus des dels estats membres de la Unió Europea o cap a aquests.

El nombre d'inspeccions que cal realitzar es determina per l'avaluació de riscos efectuada i que es desenvolupa en el punt sisé és, com a mínim, del 5 % dels operadors. L'avaluació de riscos està dissenyada per a cobrir els trasllats de la llista verda, llista ambre i il·lícits. Per tant, dels cinc operadors que es troben a la Comunitat s'ha d'inspeccionar, almenys, un d'aquests.

– Objectius específics i metes:

• Incrementar el grau de compliment, de la normativa en matèria de residus, pels operadors que realitzen importacions i exportacions de residus des d'estats membres de la Unió Europea o cap a aquests.

• Diagnosticar el grau de compliment i caracteritzar els incompliments, així com les raons per a aquest.

• Definir i aplicar les estratègies d'intervenció administrativa per a portar aquestes activitats cap al compliment, amb més esforç administratiu en les desviacions amb un risc més elevat.

– Pla d'actuació:

D'acord amb l'avaluació de riscos, s'ha de fer una selecció d'operadors per a inspeccionar i establir dia i hora per a la inspecció.

– Seguiment:

Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzen per a realitzar un seguiment del grau d'execució del projecte i s'han d'actualitzar a mesura que es facen les inspeccions al llarg de l'any 2019:

• Nombre d'instal·lacions que incompleixen el Reglament (CE) 1013/2006, del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

• Nombre d'expedients sancionadors proposats del nombre d'instal·lacions visitades.

– Recursos:

Els recursos humans aportats per la Comunitat Valenciana per a aconseguir el compliment d'aquest projecte es corresponen amb tres tècnics del Servei d'Inspecció Mediambiental i un tècnic del Servei de Residus.

– Procediment:

1. Descripció de la situació i avaluació de riscos.
2. Establiment de prioritats.
3. Definició d'objectius i estratègies.
4. Planificació de les inspeccions que cal realitzar.
5. Equips d'inspecció i horaris.
6. Execució de les inspeccions.
7. Realització d'informes sobre les inspeccions per presumpta infracció.
8. Trasllat dels informes a les entitats que hi corresponga i, si escau, obertura de procediments sancionadors.

3.2.2. Projecte 2019. Inspeccions programades en port

A la Comunitat Valenciana estan situats els ports d'Alacant, Castelló, València, Gandia i Sagunt.

El nombre d'inspeccions que cal realitzar el determina l'avaluació de riscos efectuada. L'avaluació de riscos està dissenyada per a cobrir els trasllats de llista verda, llista ambre i il·lícits. S'han de realitzar inspeccions en port de, com a mínim, el dos per cent de les jornades de treball, la qual cosa implica unes 5 jornades d'inspecció en ports durant l'any. En les inspeccions realitzades en ports és necessari tindre la col·laboració de la Guàrdia Civil de duanes que és la que disposa de l'autoritat per a inspeccionar dins del recinte portuari.

– Objectius específics i metes:

• Incrementar el grau de compliment de la normativa ambiental pels operadors de transport que realitzen importacions i exportacions de residus des d'estats membres de la UE o cap a aquests utilitzant els ports situats a la comunitat autònoma.

• Diagnosticar el grau de compliment i caracteritzar els incompliments, així com les raons per a aquest.

• Definir i aplicar les estratègies d'intervenció administrativa per a portar aquestes activitats cap al compliment, amb més esforç administratiu en les desviacions amb més risc.

3.2.1. Proyecto 2019. Inspecciones programadas en operadores de los que disponemos de información relativa a traslados.

En la Comunidad Valenciana hay 5 operadores que se dedican a la exportación/importación de residuos desde o hacia Estados Miembros de la Unión Europea.

El número de inspecciones a realizar será determinado por la evaluación de riesgos efectuada y que se desarrolla en el punto sexto, será como mínimo del 5 % de los operadores. La evaluación de riesgos está diseñada para cubrir los traslados de la lista verde, lista ámbar e ilícitos. Por lo tanto de los cinco operadores que se encuentran en la Comunidad se inspeccionara al menos uno de ellos

– Objetivos específicos y metas:

• Incrementar el grado de cumplimiento, de la normativa en materia de residuos, por los operadores que realizan importaciones y exportaciones de residuos desde o hacia estados miembros de la Unión Europea.

• Diagnóstico del grado de cumplimiento, caracterización de los incumplimientos así como las razones para el mismo.

• Definición y aplicación de las estrategias de intervención administrativa para llevar estas actividades hacia el cumplimiento, con mayor esfuerzo administrativo en aquellas desviaciones con mayor riesgo.

– Plan de Actuación:

De acuerdo con la evaluación de riesgos, se hará una selección de operadores a inspeccionar y se establecerá día y hora para la inspección.

– Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y serán actualizados a medida que se realizan las inspecciones a lo largo del año 2019:

• Número de instalaciones que incumplen el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

• Número de expedientes sancionadores propuestos del número de instalaciones visitadas.

– Recursos:

Los recursos humanos aportados por la Comunitat Valenciana para conseguir el cumplimiento de este proyecto, se corresponden con tres técnicos del Servicio de Inspección Medioambiental y un técnico del Servicio de Residuos.

– Procedimiento:

1. Descripción de la situación y evaluación de riesgos.
2. Establecimiento de prioridades.
3. Definición de objetivos y estrategias.
4. Planificación de las inspecciones a realizar.
5. Equipos de inspección y horarios.
6. Ejecución de las inspecciones.
7. Realización de informes sobre las inspecciones por presunta infracción.
8. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimientos sancionadores.

3.2.2. Proyecto 2019. Inspecciones programadas en puerto.

En la Comunidad Valenciana están situados los puertos de Alacant, Castelló, València, Gandía y Sagunt.

El número de inspecciones a realizar será determinado por la evaluación de riesgos efectuada. La evaluación de riesgos está diseñada para cubrir los traslados de lista verde, lista ámbar e ilícitos. Se realizarán inspecciones en puerto de, como mínimo, el dos por ciento de las jornadas de trabajo, lo que implica unas 5 jornadas de inspección en puertos durante el año. En las inspecciones realizadas en puertos es necesario contar con la colaboración de la Guardia Civil de aduanas que es la que dispone de la autoridad para inspeccionar dentro del recinto portuario.

– Objetivos específicos y metas:

• Incrementar el grado de cumplimiento de la normativa ambiental por los operadores de transporte que realizan importaciones y exportaciones de residuos desde o hacia estados miembros de la UE utilizando los puertos situados en la Comunidad Autónoma.

• Diagnóstico del grado de cumplimiento, caracterización de los incumplimientos así como las razones para el mismo.

• Definición y aplicación de las estrategias de intervención administrativa para llevar estas actividades hacia el cumplimiento, con mayor esfuerzo administrativo en aquellas desviaciones con mayor riesgo.

– Pla d'actuació:

Com que el port de València és el que més moviments té, en principi les inspeccions se centren en aquest port, i únicament s'inspeccionen els altres ports de la Comunitat en cas d'indicis de moviment il·lícit en aquests. S'estableix dia i hora per a la inspecció i es coordina amb les autoritats portuàries.

– Seguiment:

Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzen per a fer un seguiment del grau d'execució del projecte i s'actualitzen a mesura que es realitzen les inspeccions al llarg de l'any 2019:

• Nombre de trasllats que incompleixen el Reglament (CE) 1013/2006, del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

• Nombre d'expedients sancionadors proposats.

– Recursos:

La Comunitat Valenciana disposa, com a recursos humans per al compliment d'aquest programa, de tres tècnics del Servei d'Inspecció Mediambiental, així com un tècnic del Servei de Residus.

– Procediment:

1. Descripció de la situació i avaluació de riscos.
2. Establiment de prioritats.
3. Definició d'objectius i estratègies.
4. Planificació de les inspeccions que cal realitzar.
5. Equips d'inspecció i horaris.
6. Execució de les inspeccions.
7. Realització d'informes sobre les inspeccions per presumpta infracció.
8. Trasllat dels informes a les entitats que hi corresponga i, si escau, obertura de procediments sancionadors.

3.2.3. Projecte 2019. Inspeccions programades en carretera

A la Comunitat Valenciana s'utilitzen per al trasllat de residus amb altres països de la Unió Europea principalment les carreteres següents: A-7, AP-7, A-23.

Les inspeccions es realitzen en les carreteres que presenten un volum més alt de transport de residus i que estan pròximes a punts fronterers o operadors que gestionen trasllats transfronterers. Es realitzen inspeccions en trànsit per carretera, com a mínim, l'u per cent de les jornades de treball, la qual cosa suposa dues jornades a l'any.

Les inspeccions programades en carretera poden dur-se a terme:

- De manera conjunta pel Servei de Protecció de la Naturalesa, la Unitat del Cos Nacional de Policia adscrita a la Comunitat Valenciana i el Servei d'Inspecció Mediambiental de la Direcció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental.
- Pel Servei de Protecció de la Naturalesa o la Unitat del Cos Nacional de Policia adscrita a la Comunitat Valenciana en el marc d'un conveni de col·laboració.
- Pel Servei d'Inspecció Mediambiental de la Direcció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental en l'entrada i l'eixida de les instal·lacions de residus.

En tot cas en les inspeccions realitzades en carreteres s'ha de tindre la col·laboració de la Guàrdia Civil de Trànsit, que és l'autoritat competent per a la parada de vehicles en trànsit.

– Objectius específics i metes:

• Incrementar el grau de compliment de la normativa en matèria de residus pels operadors que realitzen importacions i exportacions de residus des d'estats membres de la Unió Europea o cap a aquests en trànsit per la comunitat autònoma.

• Diagnosticar el grau de compliment i caracteritzar els incompliments, així com les raons per a aquest.

• Definir i aplicar les estratègies d'intervenció administrativa per a portar aquestes activitats cap al compliment, amb més esforç administratiu en les desviacions amb més risc.

– Pla d'actuació:

D'acord amb els criteris definits en l'apartat de tipus de projecte, s'ha de fer una selecció de les carreteres que cal inspeccionar, i establir dia i hora per a la inspecció, en coordinació amb els diferents agents implicats.

– Plan de Actuación:

Dado que el puerto de Valencia es el que mayores movimientos tiene, en principio las inspecciones se centraran en este puerto, únicamente se inspeccionaran los otros puertos de la Comunidad en caso de indicios de movimiento ilícito en los mismos. Se establecerá día y hora para la inspección y se coordinara con las autoridades portuarias.

– Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y se irán actualizando a medida que se van realizando las inspecciones a lo largo del año 2019:

• Número de traslados que incumplen el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

• Número de expedientes sancionadores propuestos.

– Recursos:

La Comunidad Valenciana dispone, como recursos humanos para el cumplimiento del presente programa, de tres técnicos del Servicio de Inspección Medioambiental, así como un técnico del Servicio de Residuos.

– Procedimiento:

1. Descripción de la situación y evaluación de riesgos.
2. Establecimiento de prioridades.
3. Definición de objetivos y estrategias.
4. Planificación de las inspecciones a realizar.
5. Equipos de inspección y horarios.
6. Ejecución de las inspecciones.
7. Realización de informes sobre las inspecciones por presunta infracción.
8. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimientos sancionadores.

3.2.3. Proyecto 2019. Inspecciones programadas en carretera.

En la Comunidad Valenciana se utilizan para el traslado de residuos con otros países de la Unión Europea principalmente las siguientes carreteras: A-7, AP-7, A-23.

Las inspecciones se realizarán en las carreteras que presenten mayor volumen de transporte de residuos y que estén próximas a puntos fronterizos u operadores que gestionan traslados transfronterizos. Se realizarán inspecciones en tránsito por carretera, como mínimo, el uno por ciento de las jornadas de trabajo, lo que supone dos jornadas al año.

Las inspecciones programadas en carretera podrán ser llevadas a cabo:

– De forma conjunta por el Servicio de Protección de la Naturaleza, la Unidad del Cuerpo Nacional de Policía adscrita a la Comunidad Valenciana y el Servicio de Inspección Medioambiental de la Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental.

– Por el Servicio de Protección de la Naturaleza o la Unidad del Cuerpo Nacional de Policía adscrita a la Comunidad Valenciana en el marco de un convenio de colaboración.

– Por el Servicio de Inspección Medioambiental de la Dirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental en la entrada y salida de las instalaciones de residuos.

En todo caso en las inspecciones realizadas en carreteras se deberá contar con la colaboración de la Guardia Civil de tráfico que es la autoridad competente para la parada de vehículos en tránsito.

– Objetivos específicos y metas:

• Incrementar el grado de cumplimiento de la normativa en materia de residuos por los operadores que realizan importaciones y exportaciones de residuos desde o hacia estados miembros de la UE en tránsito por la Comunidad Autónoma.

• Diagnóstico del grado de cumplimiento, caracterización de los incumplimientos así como las razones para el mismo.

• Definición y aplicación de las estrategias de intervención administrativa para llevar estas actividades hacia el cumplimiento, con mayor esfuerzo administrativo en aquellas desviaciones con mayor riesgo.

– Plan de Actuación:

De acuerdo con los criterios definidos en el apartado tipo de proyecto, se hará una selección de las carreteras a inspeccionar, estableciéndose día y hora para la inspección, en coordinación con los diferentes agentes implicados.

– Seguiment:
Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzen per a fer un seguiment del grau d'execució del projecte i s'actualitzen a mesura que es realitzen les inspeccions al llarg de l'any 2018:

• Nombre de vehicles que incompleixen el Reglament (CE) 1013/2006, del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

• Nombre d'expedients sancionadors proposats.
– Recursos:
La Comunitat Valenciana disposa, com a recursos humans per al compliment d'aquest pla, de tres tècnics del Servei d'Inspecció Mediambiental, així com d'un tècnic del Servei de Residus. A més, en data 5 de novembre de 2002, es va signar el Conveni de col·laboració i coordinació entre el Ministeri de l'Interior (Direcció General de la Policia i la Guàrdia Civil) i la Generalitat Valenciana, en matèria mediambiental.

– Procediment:
1. Descripció de la situació i avaluació de riscos.
2. Establiment de prioritats.
3. Definició d'objectius i estratègies.
4. Planificació de les inspeccions que cal realitzar.
5. Equips d'inspecció i horaris.
6. Execució de les inspeccions.
7. Realització d'informes sobre les inspeccions per presumpta infracció.
8. Trasllat dels informes a les entitats que hi correspon i, si escau, obertura de procediment sancionador.

3.2.4. Projecte 2019. Inspeccions no programades
Atenent la possibilitat de producció d'incidents relacionats amb els trasllats de residus des de/cap a un altre país de la Unió Europea, l'autoritat responsable ha d'estar preparada per a fer front a imprevistos i a la necessitat de realitzar inspeccions no programades.
Les inspeccions no programades estan associades a queixes, denúncies, incidents, accidents o a dades rebudes sobre investigacions policials i duaneres i anàlisis d'activitats delictives.
– Objectius específics i metes:
• Gestió de la resposta efectiva per part de l'autoritat competent en matèria d'inspecció de trasllats transfronterers.
• Millora en procediments de gestió i documentació de les actuacions realitzades, prèvia anàlisi d'aquests.

– Pla d'actuació:
S'ha d'establir un pla d'actuació per a donar resposta a incidents fortuïts que necessiten l'actuació d'una inspecció no programada. Es tramiten el 100 % dels casos.
– Seguiment:
Els indicadors que s'estableixen a continuació s'utilitzen per a fer un seguiment del grau d'execució del projecte i s'actualitzen a mesura que es realitzen les inspeccions al llarg de l'any 2018:

• Nombre de casos anuals.
• Nombre d'expedients sancionadors proposats.
– Recursos:
La Comunitat Valenciana disposa, com a recursos humans per al compliment d'aquest programa, de tres tècnics del Servei d'Inspecció Mediambiental, així com d'un tècnic del Servei de Residus. A més, en data 5 de novembre de 2002, es va signar el Conveni de col·laboració i coordinació entre el Ministeri de l'Interior (Direcció General de la Policia i la Guàrdia Civil) i la Generalitat Valenciana, en matèria mediambiental.

– Procediment:
1. Recepció de l'avís.
2. Definició del pla d'actuació.
3. Execució de les accions i les inspeccions, en cas de considerar-se oportú.
4. Realització d'informes sobre les inspeccions o les actuacions realitzades.

– Seguimiento:
Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y se irán actualizando a medida que se van realizando las inspecciones a lo largo del año 2018:
• Número de vehículos que incumplen el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014
• Número de expedientes sancionadores propuestos.
– Recursos:
La Comunidad Valenciana dispone, como recursos humanos para el cumplimiento del presente plan, de tres técnicos del Servicio de Inspección Medioambiental, así como un técnico del Servicio de Residuos. Además, en fecha 5 de noviembre de 2002, fue firmado el Convenio de colaboración y coordinación entre el Ministerio del Interior (Dirección General de la Policía y la Guardia Civil) y la Generalitat Valenciana, en materia medioambiental.
– Procedimiento:
1. Descripción de la situación y evaluación de riesgos.
2. Establecimiento de prioridades.
3. Definición de objetivos y estrategias
4. Planificación de las inspecciones a realizar.
5. Equipos de inspección y horarios.
6. Ejecución de las inspecciones.
7. Realización de informes sobre las inspecciones por presunta infracción.
8. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimiento sancionador.

3.2.4. Proyecto 2019. Inspecciones no programadas
Atendiendo a la posibilidad de producción de incidentes relacionados con los traslados de residuos desde/hacia otro país de la Unión Europea, la autoridad responsable debe estar preparada para hacer frente a imprevistos y a la necesidad de realizar inspecciones no programadas.
Las inspecciones no programadas están asociadas a quejas, denuncias, incidentes, accidentes o a datos recibidos sobre investigaciones policiales y aduaneras y análisis de actividades delictivas.
– Objetivos específicos y metas:
• Gestión de la respuesta efectiva por parte de la autoridad competente en materia de inspección de traslados transfronterizos.
• Mejora en procedimientos de gestión y documentación de las actuaciones realizadas, previo análisis de los mismos.

– Plan de Actuación:
Se debe establecer un plan de actuación para dar respuesta a incidentes fortuitos que necesitan la actuación de una inspección no programada. Se tramitarán el 100 % de los casos.
– Seguimiento:
Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del proyecto y se irán actualizando a medida que se van realizando las inspecciones a lo largo del año 2018:
• Número de casos anuales.
• Número de expedientes sancionadores propuestos.
– Recursos:
La Comunitat Valenciana dispone, como recursos humanos para el cumplimiento del presente programa de tres técnicos del Servicio de Inspección Medioambiental, así como un técnico del Servicio de Residuos. Además, en fecha 5 de noviembre de 2002, fue firmado el Convenio de colaboración y coordinación entre el Ministerio del Interior (Dirección General de la Policía y la Guardia Civil) y la Generalitat Valenciana, en materia medioambiental.

– Procedimiento:
1. Recepción del aviso
2. Definición del plan de actuación
3. Ejecución de las acciones e inspecciones, en caso de considerarse oportuno
4. Realización de informes sobre las inspecciones o actuaciones realizadas.

5. Trasllat dels informes a les entitats que hi correspon i, si escau, obertura de procediment sancionador.

4. AUTORITATS IMPLICADES I REPARTIMENT DE TASQUES

L'autoritat competent en matèria de control i inspecció de trasllats transfronterers de residus a la Comunitat Valenciana és la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.

En data 5 de novembre de 2002 va ser signat el Conveni de col·laboració i coordinació entre el Ministeri de l'Interior (Direcció General de la Policia i la Guàrdia Civil) i la Generalitat Valenciana, en matèria mediambiental.

La coordinació entre la Comunitat Valenciana i altres comunitats autònomes, així com amb el MITECO, està assegurada a través de la xarxa REDIA, xarxa d'inspecció mediambiental, o a través de qualsevol altra xarxa específica habilitada expressament per a això. Aquesta xarxa és un instrument per a la cooperació i l'intercanvi d'experiència entre els responsables de les inspeccions ambientals de les comunitats autònomes mitjançant un fòrum permanent de participació i intercanvi de coneixements i experiències en matèria d'inspecció ambiental, així com la realització de projectes d'interés comú.

5. ORGANITZACIÓ DELS RECURSOS HUMANS I FINANCERS

Durant l'any 2019, el Servei d'Inspecció està compost per una prefectura de Servei d'Inspecció Mediambiental, dues prefectures de secció, sis inspectors mediambientals, un lloc de tècnic jurídic, tres administratius i 2 auxiliars administratius, així com un tècnic addicional que pertanyen el Servei de Residus. L'equip es troba situat al carrer de la Democràcia, 77, Ciutat Administrativa 9 d'Octubre, torre 1, telèfon 961208628, adreça electrònica: inspeccion_medioambienta@gva.es. Les actuacions programades estan ajustades als recursos existents, per assegurar la formació contínua del personal.

A la Comunitat Valenciana no es destinen recursos financers específics per a la consecució del programa d'inspecció, ja que el personal disponible és funcionarial i els mitjans disponibles són els cotxes dels quals ja disposa la Generalitat Valenciana.

Un factor important per a millorar l'efectivitat de les inspeccions mediambientals el constitueix la coordinació entre els diferents estaments amb competència en la matèria. A la Comunitat Valenciana comptem amb els següents:

– Inspectors de la direcció general de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental
– Tècnics de les direccions territorials amb funcions en matèria de qualitat ambiental
– Agents mediambientals
– Policia de la Generalitat
– Agents de la Guàrdia Civil

En aquest sentit, està previst mantindre un contacte directe amb les administracions implicades en els diferents tipus d'inspeccions ambientals i a vegades fer visites en què poden estar presents representants d'altres administracions. Aquesta coordinació tindrà lloc en totes les fases de la inspecció: planificació i execució de les visites i el seguiment posterior.

Per a millorar la coordinació amb els diferents estaments amb competències en matèria mediambiental i gestionar més eficaçment les denúncies remeses per aquests, anualment es coordinen les campanyes d'inspecció específiques que realitzen les diverses autoritats inspectores. En aquestes campanyes s'estableixen uns protocols d'actuació, que inclouen la formació específica dels inspectors segons l'àmbit d'aplicació de la campanya, l'elaboració de fitxes per a la realització de les visites i els procediments d'actuació previs a la seua remissió al Servei d'Inspecció Mediambiental adscrit a la Subdirecció General del Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental, que ha d'elaborar l'informe final i, si escau, iniciar l'expedient sancionador corresponent.

6. METODOLOGIA D'AVALUACIÓ DE RISCOS

6.3. Objecte

L'objecte principal d'aquest procediment és desenvolupar una metodologia, que sobre la base de l'avaluació dels riscos inherents al conjunt de l'activitat de trasllat de residus assegure el compliment amb les obligacions imposades en el Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny

5. Traslado de los informes a las entidades que corresponda y, en su caso, apertura de procedimiento sancionador.

4. AUTORIDADES IMPLICADAS Y REPARTO DE TAREAS.

La autoridad competente en materia de control e inspección de traslados transfronterizos de residuos en la Comunidad Valenciana es la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

En fecha 5 de noviembre de 2002 fue firmado el Convenio de colaboración y coordinación entre el Ministerio del Interior (Dirección General de la Policía y la Guardia Civil) y la Generalitat Valenciana, en materia medioambiental.

La coordinación entre la Comunidad Valenciana y otras Comunidades Autónomas, así como con el MITECO estará asegurada a través de la Red REDIA, red de inspección medioambiental, o a través de cualquier otra Red específica habilitada expresamente para ello. Dicha Red es un instrumento para la cooperación e intercambio de experiencia entre los responsables de las inspecciones ambientales de las Comunidades Autónomas mediante un foro permanente de participación e intercambio de conocimientos y experiencias en materia de inspección ambiental, así como la realización de proyectos de interés común.

5. ORGANIZACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS

Durante el año 2019, el Servicio de inspección estará compuesto por una Jefatura de Servicio de Inspección Medioambiental, dos Jefaturas de Sección, seis inspectores medioambientales, un puesto de técnico jurídico, tres administrativos y 2 auxiliares administrativos, así como un técnico adicional que pertenecen el Servicio de Residuos. El equipo se encuentra ubicado en calle La Democràcia, 77, Ciutat Admistrativa 9 d'octubre, Torre 1, teléfono 961208628, correo: inspeccion_medioambienta@gva.es. Las actuaciones programadas están ajustadas a los recursos existentes, asegurándose la formación continua del personal.

En la Comunitat Valenciana no se destinan recursos financieros específicos para la consecución del programa de inspección, ya que el personal disponible es funcionarial y los medios disponibles son los coches de los que ya dispone la Generalitat Valenciana.

Un factor importante para mejorar la efectividad de las inspecciones medioambientales, lo constituye la coordinación entre los distintos estamentos con competencia en la materia. En la Comunidad Valenciana contamos con los siguientes:

– Inspectores de la dirección general de Cambio Climático y Calidad Ambiental
– Técnicos de las direcciones territoriales con funciones en materia de calidad ambiental
– Agentes medioambientales
– Policía de la Generalitat
– Agentes de la Guardia Civil

En este sentido, está previsto mantener un contacto directo con las administraciones implicadas en los diferentes tipos de inspecciones ambientales y en ocasiones realizar visitas en las que puedan estar presentes representantes de otras administraciones. Esta coordinación tendrá lugar en todas las fases de la inspección: planificación y ejecución de las visitas y en el seguimiento posterior.

Para mejorar la coordinación con los distintos estamentos con competencias en materia medioambiental y gestionar más eficazmente las denuncias remitidas por estos, anualmente **se** coordinarán las Campañas de Inspección específicas realizadas por las diversas autoridades inspectoras. En dichas campañas se establecerán unos protocolos de actuación, que incluirán la formación específica de los inspectores según el ámbito de aplicación de la campaña, la elaboración de fichas para la realización de las visitas y los procedimientos de actuación previos a su remisión al Servicio de Inspección Medioambiental adscrito a la Subdirección General del Cambio Climático y Calidad Ambiental, que elaborará el informe final y si procede iniciará el correspondiente expediente sancionador.

6. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN DE RIESGOS.

6.3. Objeto

El objeto principal del presente procedimiento es desarrollar una metodología, que en base a la evaluación de los riesgos inherentes al conjunto de la actividad de traslado de residuos asegure el cumplimiento con las obligaciones impuestas en el Reglamento (CE) 1013/2006, de 13

de 2016, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014. En concret, la metodologia d'avaluació de riscos té, entre altres, l'objectiu de determinar el nombre mínim d'inspeccions exigides, inclosos els controls físics en establiments, empreses, agents, negociants i trasllats de residus o en la valorització o l'eliminació corresponents.

6.4. Àmbit d'aplicació i abast

L'àmbit d'aplicació d'aquest document se circumscriu a la Direcció General de Qualitat i Educació Ambiental.

La metodologia per a l'avaluació de riscos en l'àmbit dels plans d'inspecció de trasllats transfronterers de residus que es desenvolupa a continuació presenta les característiques següents:

– Es realitza en l'àmbit d'aplicació del Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny de 2016, relatiu als trasllats de residus. Reglament (UE) núm. 660/2014, del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de maig de 2014, pel qual es modifica el Reglament (CE) núm. 1013/2006, relatiu als trasllats de residus.

– Es basa en tot el procés de trasllat transfronterer de residus que, en aquest cas, abasta les fases següents:

• Operadors i instal·lacions que inicien el trasllat (punt d'origen).

• Trasllat pròpiament dit, que inclou les vies següents: vies terrestres (amb tota la categoria de carreteres i de ferrocarril), via marítima i via aèria.

• Operadors i instal·lacions que finalitzen el trasllat (punt de destinació).

– Té en compte la diferent naturalesa dels residus perillosos i no perillosos, i identifica els residus perillosos per remissió a les normes que ho defineixen, en particular, Directiva 2008/98/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de novembre de 2008, sobre els residus.

A més, considera la quantitat de residus anual que és objecte de trasllat transfronterer de residus.

– Valora el nombre de trasllats transfronterers de residus que s'efectua cada any, així com la via de transport i, indirectament, per això, el mitjà de transport que s'utilitza.

– Té en compte l'impacte potencial i real de les instal·lacions que importen o exporten residus sobre la salut humana i el medi ambient, i es considera el risc ambiental intrínsec de l'empresa en funció del tipus d'activitat que desenvolupa.

– Considera la incidència que té sobre el risc la destinació final del trasllat transfronterer de residus, en funció que aquest siga la valorització o l'eliminació.

– Analitza la participació del titular de l'activitat o la instal·lació en algun sistema de gestió mediambiental tipus EMAS o ISO 14000, i es considera una pràctica positiva encaminada a millorar el comportament mediambiental de l'activitat o la instal·lació.

– Valora l'historial de compliment l'operador des de la perspectiva dels trasllats il·lícits de residus, així com des de l'actuació il·lícita de caràcter administratiu i, en conseqüència, atén el nombre dels expedients sancionadors tramitats contra el titular de l'activitat o la instal·lació en relació, amb la incidència i els efectes adversos que aquesta pot provocar en el medi ambient en sentit ampli.

– Pren en consideració la responsabilitat penal que s'ha pogut exigir a l'operador per la conducta que desenvolupe en pugna amb la protecció del medi ambient. A aquests efectes, valora els delictes contra el medi ambient que es poden imputar a l'operador de l'activitat o la instal·lació.

– Parteix de la informació existent en el moment, posant a la disposició de l'òrgan ambiental un procediment que en facilite l'anàlisi.

6.5. Metodologia d'avaluació de riscos en l'àmbit dels plans d'inspecció de trasllats transfronterers de residus

La metodologia de l'avaluació de riscos desenvolupada es basa en el mètode IRAM (Integrated Risk Assessment Method).

El risc es defineix com la combinació de la probabilitat d'ocurrència o grau de certesa sobre un esdeveniment futur i la magnitud del mal o severitat que pateix un agent vulnerable. Per tant, la magnitud del mal o la conseqüència es representa mitjançant els criteris d'impacte i la probabilitat d'ocurrència que està directament lligada al comportament de l'operador s'aglutina dins dels criteris d'operador.

de junio, de 2016, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014. En concreto, la metodología de evaluación de riesgos tendrá, entre otros, el objetivo de determinar el número mínimo de inspecciones exigidas, incluidos los controles físicos en establecimientos, empresas, agentes, negociantes y traslados de residuos o en la valorización o eliminación correspondientes.

6.4. Ámbito de aplicación y alcance.

El ámbito de aplicación del presente documento se circunscribe a la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

La metodología para la evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos que a continuación se desarrolla presenta las siguientes características:

– Se realiza en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2016, relativo a los traslados de residuos. Reglamento (UE) Núm. 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) núm. 1013/2006 relativo a los traslados de residuos.

– Se basa en todo el proceso de traslado transfronterizo de residuos que, en este caso, abarca las siguientes fases:

• Operadores e instalaciones que inician el traslado (punto de origen).

• El traslado propiamente dicho, que incluye las siguientes vías: vías terrestres, con toda la categoría de carreteras y de ferrocarril, vía marítima y vía aérea.

• Operadores e instalaciones que finalizan el traslado (punto de destino).

– Tiene en cuenta la diferente naturaleza de los residuos peligrosos y no peligrosos, identificando los residuos peligrosos por remisión a las normas que lo definen, en particular, Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos.

Además, considera la cantidad de residuos anual que es objeto de traslado transfronterizo de residuos.

– Valora el número de traslados transfronterizos de residuos que se efectúa cada año, así como la vía de transporte, e indirectamente, por ello, el medio de transporte que se utiliza.

– Tiene en cuenta el impacto potencial y real de las instalaciones que importan o exportan residuos sobre la salud humana y el medio ambiente, considerando el riesgo ambiental intrínseco de la empresa en función del tipo de actividad que desarrolla.

– Considera la incidencia que sobre el riesgo tiene el destino final del traslado transfronterizo de residuos, en función de que este sea la valorización o la eliminación.

– Analiza la participación del titular de la actividad o instalación en algún sistema de gestión medioambiental tipo EMAS o ISO 14000, considerándola una práctica positiva encaminada a mejorar el comportamiento medio ambiental de la actividad o instalación

– Valora el historial de cumplimiento el operador desde la perspectiva de los traslados ilícitos de residuos, así como desde la actuación ilícita de carácter administrativo y, en consecuencia, atiende al número de los expedientes sancionadores tramitados contra el titular de la actividad o instalación en relación, con la incidencia y efectos adversos que esta puede provocar en el medio ambiente en sentido amplio.

– Toma en consideración la responsabilidad penal que se haya podido exigir al operador por la conducta que despliegue en pugna con la protección del medio ambiente. A tales efectos, valora los delitos contra el medio ambiente que sean imputables al operador de la actividad o instalación.

– Parte de la información existente en el momento, poniendo a disposición del órgano ambiental un procedimiento que facilite su análisis.

6.5. Metodología de evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección de traslados transfronterizos de residuos.

La metodología de la evaluación de riesgos desarrollada se basa en el método IRAM (Integrated Risk Assessment Method).

El riesgo se define como la combinación de la probabilidad de ocurrencia o grado de certeza sobre un acontecimiento futuro y la magnitud del daño o severidad que sufre un agente vulnerable. Por tanto, la magnitud del daño o consecuencia se representa mediante los Criterios de Impacto y la probabilidad de ocurrencia que está directamente ligada al comportamiento del operador se aglutina dentro de los Criterios de Operador.

Finalment, cal destacar que tant la selecció dels criteris d'impacte com la dels criteris d'operador, entre altres coses, es basen no només en criteris tècnics, sinó també en la disponibilitat de dades. A continuació, es desenvolupen els conceptes dels criteris d'impacte i dels criteris d'operador.

6.5.5. Criteris d'impacte

Tal com es descriu anteriorment, la magnitud del mal es representa mitjançant el desenvolupament dels criteris d'impacte següents:

- Perillositat del residu traslladat.
- Quantitat de residus traslladats anualment.
- Nombre de trasllats anuals.
- Manera de transport.
- Grau d'avaluació ambiental.
- Destinació final dels residus.

Tots els criteris d'impacte (CI) es calculen mitjançant puntuació d'1 a 5 (1 representa el valor mínim i 5, el màxim de perillositat).

S'ha establit com a terme de ponderació (TP) = 0, per la qual cosa tots els criteris d'impacte tenen el mateix pes inicial a l'efecte de càlcul.

Les puntuacions dels criteris d'impacte estan directament relacionades amb el risc i, per això, amb les freqüències d'inspecció. Per tant, com més grans són els valors dels criteris d'impacte, més elevada és la freqüència amb la qual s'inspecciona.

Criteri 1. Perillositat

La metodologia esmentada fa l'estimació d'una puntuació per a fonts de risc-substància, que relaciona el tipus de substància amb la quantitat. Considerant la informació anterior, es valoren les propietats dels residus i la quantitat d'aquests de la manera que es desenvolupa a continuació. En relació amb les propietats dels residus, es realitza la diferenciació entre residu perillós i no perillós.

Es consideren residus perillosos els que presenten una o diverses de les característiques perilloses enumerades en l'annex III de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, i el que pot aprovar el Govern de conformitat amb el que estableixen la normativa europea o els convenis internacionals dels quals Espanya forma part, així com els recipients i els envasos que els han continguts.

Per a facilitar la identificació de residus perillosos enfront dels residus no perillosos, es contrasta la informació que recull el document d'acompanyament de trasllat (annex VII) del Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014, amb la llista europea de residus recollida en la Decisió 2000/532/CE, sobre la llista de residus, de conformitat amb la Directiva 2008/98 CE del Parlament Europeu i del Consell.

Las valoracions adoptades són les indicades en la taula següent:

Taula 1. Valoració per perillositat del residu traslladat

Perillositat residu traslladat	*Valoració*
Residu perillós	5
Residu no perillós	1

Criteri 2. Quantitat del residu traslladat anualment

Es calculen per a cada operador les quantitats totals de residus traslladats i s'hi aplica una valoració d'acord amb el que indica la taula següent:

Taula 2. Valoració per quantitat de residus traslladats anualment

Quantitat de residus traslladats anualment (t)	*Valoració*
> 3.000 (*)	5
2.000-3.000 (*)	4
1.000-1.999 (*)	3
500-999 (*)	2
< 500 (*)	1

(*) Aquestes xifres han d'adaptar-se als moviments reals i es poden modificar els intervals si es considera apropiat.

Por último, cabe destacar que tanto la selección de los Criterios de Impacto como la de los Criterios de Operador, entre otras cosas, se basan no solo en criterios técnicos sino también en la disponibilidad de datos. A continuación se desarrollan los conceptos de los Criterios de Impacto y de los Criterios de Operador.

6.5.5. Criterios de impacto.

Tal y como se describe anteriormente, la magnitud del daño se va a representar mediante el desarrollo de los siguientes Criterios de Impacto:

– Peligrosidad del residuo trasladado.
– Cantidad de residuos trasladados anualmente.
– Numero de traslados anuales.
– Modo de transporte.
– Grado de evaluación ambiental.
– Destino final de los residuos.

Todos los Criterios de Impacto (CI) se calculan mediante puntuación de 1 a 5 (representando 1 el valor mínimo y 5 el máximo de peligrosidad).

Se ha establecido como termino de ponderación (TP) = 0., por lo que todos los Criterios de Impacto tienen el mismo peso inicial a efectos de cálculo.

Las puntuaciones de los Criterios de Impacto están directamente relacionadas con el riesgo y, por ello, con las frecuencias de inspección. Por lo tanto, cuanto mayor sean los valores de los Criterios de Impacto, mayor será la frecuencia con la que se inspeccionará.

Criterio 1. Peligrosidad

La citada metodología realiza la estimación de una puntuación para fuentes de riesgo-sustancia, que relaciona el tipo de sustancia con la cantidad. Considerando lo anterior, se van a valorar las propiedades de los residuos y su cantidad de la manera que se desarrolla a continuación. Con relación a las propiedades de los residuos, se va a realizar la diferenciación entre residuo peligroso y no peligroso.

Se considerará residuos peligrosos aquel que presenten una o varias de las características peligrosas enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y aquel que pueda aprobar el Gobierno de conformidad con lo establecido en la normativa europea o en los convenios internacionales de los que España sea parte, así como los recipientes y envases que los hayan contenido.

Para facilitar la identificación de residuos peligrosos frente a los residuos no peligrosos, se contrastará la información recogida en el Documento de Acompañamiento de Traslado (Anexo VII) del Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014, con la Lista Europea de Residuos recogida en la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Las valoraciones adoptadas son las indicadas en la siguiente tabla:

Tabla 1. Valoración por peligrosidad del residuo trasladado

Peligrosidad residuo trasladado	*Valoración*
Residuo peligroso	5
Residuo no peligroso	1

Criterio 2.cantidad del residuo trasladado anualmente.

Se calcula para cada operador las cantidades totales de residuos trasladados y se le aplica una valoración de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla:

Tabla 2. Valoración por cantidad de residuos trasladados anualmente

Cantidad de residuos trasladados anualmente (t)	*Valoración*
>3000 (*)	5
2000-3000 (*)	4
1000-1999 (*)	3
500-999 (*)	2
<500 (*)	1

(*) Estas cifras deberán adaptarse a los movimientos reales pudiendo modificarse los intervalos si se considera apropiado.

Criteri 3. Nombre de moviments anuals

El mètode valora el nombre de moviments realitzats anualment, amb base que l'augment del nombre de trasllats augmenta proporcionalment la probabilitat d'ocurrència d'accidents, així com d'actuacions il·lícites.

En la taula 3 s'estableix el criteri adoptat.

Taula 3. Valoració per nombre de trasllats anuals

Nombre trasllats anuals	*Valoració*
> 301 (*)	5
201-300 (*)	4
101-200 (*)	3
51-100 (*)	2
< 50 (*)	1

(*) Aquestes xifres han d'adaptar-se als moviments reals i es poden modificar els intervals si es considera apropiat.

Criteri 4. Manera de transport

En aquest apartat es pretén qualificar la manera de transport en funció dels accidents o els incidents registrats. Considerant que els índexs d'accidents estan en relació amb la via i el mitjà de transport que s'utilitze, així com amb la freqüència en la utilització del mitjà de transport concret, la probabilitat del nombre d'accidents està en proporció amb aquesta relació.

Es consideren totes les maneres de transport: per carretera, per ferrocarril, per vies navegables i per aire.

En la taula 4 s'estableix el criteri adoptat.

Taula 4. Valoració per manera de transport

Qualificació de la manera de transport	*Valoració*
Per carretera	4
Per ferrocarril	3
Per aire	2
Per via navegable	1
Mixt (quan se succeeixen diverses maneres de transport per a un mateix moviment)	5

Criteri 5. Grau d'incidència ambiental

Aquest apartat recull la valoració del grau d'incidència ambiental de les activitats o les instal·lacions de l'operador que inicien o finalitzen l'expedient d'importació o exportació.

Aquesta valoració mesura el risc ambiental intrínsec de l'empresa, en funció del tipus d'activitat que desenvolupa, la qual té el reflex en el grau de protecció ambiental exigit per la normativa per a permetre l'exercici de l'activitat o el funcionament de la instal·lació.

El criteri adoptat es desenvolupa en la taula 5.

Taula 5. Valoració grau d'avaluació ambiental

Grau d'avaluació ambiental	*Valoració*
AAI	3
Llicència ambiental	2
Altres. Comunicació ambiental	1

Criteri 6. Destinació final dels residus

Aquest criteri valora la incidència que pot suposar la destinació final dels residus que cal traslladar, en virtut de la jerarquia establida en l'article 8 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats. De manera que s'estima que es produeix una incidència més elevada i, per això, un risc més alt en els trasllats transfronterers de residus destinats a eliminació, que en els trasllats que tenen com a destinació la valorització.

En la taula 6 s'estableix el criteri adoptat.

Criterio 3. Número de movimientos anuales.

El método valora el número de movimientos realizados anualmente, con base en que el aumento del número de traslados aumenta proporcionalmente la probabilidad de ocurrencia de accidentes, así como de actuaciones ilícitas.

En la tabla 3 se establece el criterio adoptado.

Tabla 3. Valoración por número de traslados anuales

Número traslados anuales	*Valoración*
> 301 (*)	5
201– 300 (*)	4
101-200 (*)	3
51-100 (*)	2
<50 (*)	1

(*) Estas cifras deberán adaptarse a los movimientos reales pudiendo modificarse los intervalos si se considera apropiado.

Criterio 4. Modo de transporte

En este apartado se pretende calificar el modo de transporte en función de los accidentes o incidentes registrados. Considerando que los índices de accidentes están en relación con la vía y el medio de transporte que se utilice, así como con la frecuencia en la utilización del medio de transporte concreto, la probabilidad del número de accidentes estará en proporción con esa relación.

Se considerarán todos los modos de transporte: por carretera, por ferrocarril, por vías navegables y por aire.

En la tabla 4 se establece el criterio adoptado.

Tabla 4. Valoración por modo de transporte

Calificación del modo de transporte	*Valoración*
Por carretera	4
Por ferrocarril	3
Por aire	2
Por vía navegable	1
Mixto(cuando se sucedan varios modos de transporte para un mismo movimiento)	5

Criterio 5. Grado de incidencia ambiental

Este apartado recoge la valoración del grado de incidencia ambiental de las actividades o instalaciones del operador que inicien o finalicen el expediente de importación o exportación.

Esta valoración mide el riesgo ambiental intrínseco de la empresa, en función del tipo de actividad que desarrolla, la cual tiene su reflejo en el grado de protección ambiental exigido por la normativa para permitir el ejercicio de la actividad o el funcionamiento de la instalación.

El criterio adoptado se desarrolla en la tabla 5.

Tabla 5. Valoración grado de evaluación ambiental

Grado de evaluación ambiental	*Valoración*
AAI	3
Licencia Ambiental	2
Otras. Comunicación ambiental	1

Criterio 6. Destino final de los residuos

Este criterio valora la incidencia que puede suponer el destino final de los residuos a trasladar, en virtud de la jerarquía establecida en el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. De manera que se estima que se producirá una mayor incidencia y, por ello, un mayor riesgo, en los traslados trasfronterizos de residuos destinados a eliminación, que en los traslados que tienen como destino la valorización.

En la tabla 6 se establece el criterio adoptado.

Taula 6. Valoració destinació final dels residus

Destinació final	*Valoració*
Valorització	1
Eliminació	5

6.5.6. Criteris d'operador

Com s'ha avançat, la probabilitat d'ocurrència es troba en relació directa amb el comportament de l'operador, que es representa a través dels criteris d'operador que es relaciona a continuació.

- Adopció de sistemes de gestió ambiental per part de l'operador.
- Actitud de l'operador.
- Dades de trasllats il·lícits.
- Dades d'expedients sancionadors de caràcter mediambiental.
- Dades de delictes contra el medi ambient comesos.

La totalitat de criteris d'operador es calculen mitjançant una puntuació de: -1, 0, +1, i és -1 = bo, disminueix el nivell de risc, 0 = moderat i 1 = dolent; augmenta el nivell de risc.

S'ha establit com a factor de ponderació (FP) = 1, per la qual cosa tots els criteris d'operador tenen el mateix pes inicial a l'efecte de càlcul.

El resultat del comportament de l'operador és la mitjana dels criteris aplicats, que arredoneix al nombre enter més pròxim a -1, 0 o +1.

Criteri 1. Adopció de sistemes de gestió ambiental

Es valora la implementació voluntària per part de l'empresa d'algun sistema de gestió ambiental, com ara EMAS o ISO 14000. S'estima que la declaració ambiental o la certificació dels sistemes de gestió mediambiental a una activitat suposen una manera de control i de gestió del risc ambiental d'aquesta. Així mateix, es considera que posen de manifest una aptitud responsable per part de l'operador, tant des d'un punt de vista mediambiental com econòmic i, al mateix temps, compromesa amb la millora del comportament mediambiental de l'activitat o la instal·lació.

En la valoració es dona prioritat al Sistema Comunitari de Gestió i Auditoria Mediambientals (EMAS), atés que resulta més exigent des del punt de vista ambiental. Reben la pitjor valoració les activitats o les instal·lacions que no tenen cap sistema ambiental.

Taula 7. Valoració sistemàticament de gestió ambiental

Sistema de gestió ambiental	*Valoració*
Inscrit en EMAS	-1
ISO 14000 i altres	0
No té sistema o sense informació	+1

Criteri 2. Actitud de l'operador

Aquest apartat valora la reacció de l'operador davant de qualsevol desviació, incidència, requeriment.

En la taula 8 s'estableixen els criteris a adoptar per a aplicar-lo.

Taula 8. Valoració actitud de l'operador

Actitud de l'operador	*Valoració*
Reacció immediata de l'operador davant de qualsevol desviació o incidència interna. Notificació immediata a l'òrgan ambiental d'aquestes incidències. Actitud col·laboradora durant les inspeccions.	-1
Reacció proactiva després de rebre un requeriment o trucada de l'òrgan ambiental. Actitud neutra durant les inspeccions.	0
Reacció lenta després de rebre requeriments expressos i que posa inconvenients a les accions de l'òrgan ambiental. Actitud no col·laborativa durant les inspeccions.	+1

Tabla 6. Valoración destino final de los residuos

Destino final	*Valoración*
Valorización	1
Eliminación	5

6.5.6. Criterios de operador.

Como se ha adelantado, la probabilidad de ocurrencia está en relación directa con el comportamiento del operador, el cual se representa a través de los Criterios de Operador que se relaciona a continuación.

– Adopción de sistemas de gestión ambiental por parte del operador.
– Actitud del operador.
– Datos de traslados ilícitos.
– Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental.
– Datos de delitos contra el medio ambiente cometidos.

La totalidad de Criterios de Operador se calculan mediante una puntuación de: -1, 0, +1, siendo -1 = bueno, disminuye el nivel de riesgo, 0 = moderado y 1 = malo; aumenta el nivel de riesgo.

Se ha establecido como factor de ponderación (FP) =1, por lo que todos los Criterios de Operador tienen el mismo peso inicial a efectos de cálculo.

El resultado del comportamiento del operador es la media de los criterios aplicados redondeando al número entero más próximo a -1, 0 o +1.

Criterio 1. Adopción de sistemas de gestión ambiental.

Se valora la implementación voluntaria por parte de la empresa de algún sistema de gestión ambiental, tales como EMAS o ISO 14000. Se estima que la declaración ambiental o la certificación de los sistemas de gestión medioambiental a una actividad suponen un modo de control y de gestión del riesgo ambiental de esta. Asimismo, se considera que ponen de manifiesto una aptitud responsable por parte del operador, tanto desde un punto de vista medioambiental como económico, y, al mismo tiempo, comprometida con la mejora del comportamiento medioambiental de la actividad o instalación.

En la valoración se dará prioridad al Sistema comunitario de gestión y auditoria medioambientales (EMAS), dado que resulta más exigente desde el punto de vista ambiental. Recibiendo la peor valoración aquellas actividades o instalaciones que no cuenten con sistema ambiental alguno.

Tabla 7. Valoración por sistema de gestión ambiental

Sistema de gestión ambiental	*Valoración*
Inscrito en EMAS	– 1
ISO 14000 y otros	0
No tiene sistema o sin información	+1

Criterio 2. Actitud del operador.

Este apartado valora la reacción del operador ante cualquier desviación, incidencia, requerimiento.

En la tabla 8 se establece los criterios a adoptar para aplicarlo

Tabla 8. Valoración actitud del operador

Actitud del operador	*Valoración*
Reacción inmediata del operador ante cualquier desviación o incidencia interna. Notificación inmediata al órgano ambiental de dichas incidencias. Actitud colaboradora durante las inspecciones	– 1
Reacción proactiva después de recibir un requerimiento o llamada del órgano ambiental. Actitud neutra durante las inspecciones	0
Reacción lenta tras recibir requerimientos expresos y poniendo inconvenientes a las acciones del órgano ambiental. Actitud no colaborativa durante las inspecciones	+1

Criteri 3. Dades de trasllats il·lícits

Aquest criteri d'operador valora el nombre d'intercepcions de trasllats il·lícits de residus realitzats. En la taula 9 s'estableixen els criteris que cal adoptar per a aplicar-los.

Els trasllats il·lícits són considerats els indicats en l'article 2.35 "Definicions", del Reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014. En concret, els que s'efectuen:

– Sense haver sigut notificat a totes les autoritats competents afectades de conformitat amb aquest reglament.

– Sense l'autorització de les autoritats competents afectades de conformitat amb aquest reglament.

– Havent obtingut l'autorització de les autoritats competents afectades mitjançant falsificació, tergiversació o frau.

– D'una manera que no aparega especificada materialment en els documents de notificació o de moviment.

– D'una manera que done lloc a una valorització o una eliminació que infringisca la normativa comunitària o internacional.

– De manera contrària als articles 34, 36, 39, 40, 41 i 43 de l'assenyalat reglament (CE) 1013/2006, de 13 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus, modificat pel Reglament (CE) 660/2014.

– De manera que, en relació amb els trasllats de residus a què es refereix l'article 3, apartats 2 i 4:

• Es comprove que els residus no figuren en els annexos III, IIIA o IIIB.

• No s'haja complit amb l'article 3, apartat 4.

• El trasllat s'efectue d'una manera no especificada concretament en el document que figura en l'annex VII.

Taula 9. Valoració trasllats il·lícits

Intercepcions	*Valoració*
Cap intercepció	-1
1 o més intercepcions	+1

Criteri 4. Dades d'expedients sancionadors de caràcter mediambiental

Partint de les consideracions reflectides en el criteri anterior, i, en aquest cas, posant-les en relació amb un àmbit més ampli, s'analitza el comportament de l'operador en funció de la seua afecció al medi ambient en general. Per a això, es valoren els expedients sancionadors resolts i ferms durant el període d'un any que s'han seguit contra aquell, per infraccions en matèria ambiental. A aquest efecte, es computen tots els expedients que estan relacionats amb el medi natural, com ara els que s'han substanciat per infraccions en matèria d'espais naturals, vies pecuàries, muntanyes, etc., així com els que guarden relació amb l'avaluació, la prevenció i la qualitat ambiental, entre els que s'inclouen els tramitats en matèria de residus, autorització ambiental, contaminació atmosfèrica, avaluació d'impacte ambiental, etc.

En la taula 10 s'estableixen els criteris que cal adoptar per a aplicar aquest criteri.

Taula 10. Valoració expedients sancionadors de caràcter mediambiental

Expedients sancionadors al medi ambient	*Valoració*
Cap	-1
Algun	+1

Criteri 5. Dades de delictes contra el medi ambient comesos

Aquest criteri d'operador valora l'existència de delictes comesos en l'activitat o la instal·lació contra el medi ambient, en una anualitat. Igual que en el supòsit anterior, però amb una penalització més elevada del seu risc ambiental, es considera que la comissió d'un delicte contra el medi ambient constitueix un indicador rellevant d'una gestió ambiental molt deficient o molt incorrecta i, per això, d'un comportament de l'operador que incideix directament sobre el risc ambiental en termes molt negatius per al medi ambient en conjunt.

Criterio 3. Datos de traslados ilícitos

Este Criterio de Operador valora el número de intercepciones de traslados ilícitos de residuos realizados. En la tabla 9 se establece los criterios a adoptar para aplicarlos.

Los traslados ilícitos serán considerados los indicados en el Artículo 2.35 Definiciones, del Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014. En concreto, los que se efectúen:

– Sin haber sido notificado a todas las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento

– Sin la autorización de las autoridades competentes afectadas de conformidad con el presente Reglamento

– Habiendo obtenido la autorización de las autoridades competentes afectadas mediante falsificación, tergiversación o fraude

– De un modo que no aparezca especificado materialmente en los documentos de notificación o de movimiento

– De un modo que dé lugar a una valorización o una eliminación que infrinja la normativa comunitaria o internacional

– De modo contrario a los artículos 34, 36, 39, 40, 41 y 43 del señalado Reglamento (CE) 1013/2006, de 13 de junio, de 2006, relativo a los traslados de residuos, modificado por el Reglamento (CE) 660/2014.

– De forma que, en relación con los traslados de residuos a que se refiere el artículo 3, apartados 2 y 4:

• Se compruebe que los residuos no figuran en los anexos III, IIIA o IIIB

• No se haya cumplido con el artículo 3, apartado 4,

• El traslado se efectúe de un modo no especificado concretamente en el documento que figura en el anexo VII.

Tabla 9. Valoración traslados ilícitos

Intercepciones	*Valoración*
Ninguna intercepción	– 1
1 o más intercepciones	+1

Criterio 4. Datos de expedientes sancionadores de carácter medioambiental

Partiendo de las consideraciones reflejadas en el criterio anterior, y, en este caso, poniéndolas en relación con un ámbito más amplio, se analiza el comportamiento del operador en función de su afección al medio ambiente en general. Para ello, se valoran los expedientes sancionadores resueltos y firmes durante el periodo de un año que se hayan seguido contra aquel, por infracciones en materia ambiental. A estos efectos, se computarán todos aquellos expedientes que estén relacionados con el medio natural, tales como los que se hayan sustanciado por infracciones en materia de espacios naturales, vías pecuarias, montes, etc., así como los que guarden relación con la evaluación, prevención y calidad ambiental, entre los que se incluirán los tramitados en materia de residuos, autorización ambiental, contaminación atmosférica, evaluación de impacto ambiental, etc.

En la tabla 10 se establece los criterios a adoptar para aplicar dicho criterio.

Tabla 10. Valoración expedientes sancionadores de carácter medioambiental

Expedientes sancionadores en medio ambiente	*Valoración*
Ninguno	– 1
Alguno	+1

Criterio 5. Datos de delitos contra el medio ambiente cometidos

Este Criterio de Operador valora la existencia de delitos cometidos en la actividad o instalación contra el medio ambiente, en una anualidad. Al igual que en el supuesto anterior, pero con una mayor penalización de su riesgo ambiental, se considera que la comisión de un delito contra el medio ambiente constituye un relevante indicador de una gestión ambiental muy deficiente o muy incorrecta, y, por ello, de un comportamiento del operador que incide directamente sobre el riesgo ambiental en términos muy negativos para el medio ambiente en su conjunto.

En la taula 11 s'estableixen els criteris que cal adoptar per a aplicar-los.

Taula 11. Valoració delictes contra el medi ambient comesos

Delictes contra el medi ambient comesos	*Valoració*
Cap	-1
Algun	+ 1

6.6. Aplicació de la metodologia

En aquest apartat es defineixen les operacions que escau fer per a obtindre l'índex de risc des dels criteris d'impacte i els criteris d'operador.

Així, l'índex de risc es determina pel valor de la puntuació màxima dels criteris d'impacte després de la seua ponderació amb els criteris d'operador.

A partir de l'índex de risc obtingut s'estableix la categoria de risc, que es concreta en tres tipus: risc baix (3), risc mitjà (2) i risc alt (1), i aquesta s'associa directament amb la freqüència de les inspeccions que cal realitzar, que es fixen en tres anys per a les de risc baix; dos anys, per a les de risc mitjà, i un any, per a les de risc alt.

D'acord amb el que s'exposa, una vegada determinats els criteris d'impacte i els criteris d'operador segons els apartats anteriors, es realitzen les operacions que s'indiquen a continuació, per a determinar la freqüència de les inspeccions que cal realitzar als operadors de trasllats transfronterers de residus.

El mètode que ha d'observar-se a l'efecte d'obtindre des dels criteris d'impacte i els criteris d'operador, l'índex de risc i, en funció d'aquest, determinar la freqüència de les inspeccions, és el que es descriu a continuació:

– En primer lloc, el comportament de l'operador es determina fent la mitjana aritmètica dels resultats obtinguts dels criteris d'operador. El resultat de realitzar la mitjana aritmètica dels criteris d'operador s'arredoneix per la proximitat que té als valors: -1, 0 i +1.

– En segon lloc, el valor obtingut (-1, 0 i +1) és aplicat a cada criteri d'impacte per a corregir-lo; això és, els criteris d'impacte es disminueixen un nivell en el cas d'obtindre el valor -1, es mantenen igual en el cas d'obtindre un 0 i s'augmente un nivell en el cas d'obtindre un 1.

– Una vegada corregits els criteris d'impacte d'acord amb el que s'ha indicat, es determina l'índex de risc inicial. Per a això, se selecciona el criteri d'impacte que més valor absolut té (pot ocórrer que hi haja diversos criteris d'impacte en els quals coincidisca el valor més alt).

– A continuació, s'aplica la regla = 2, és a dir, s'actua de la manera següent:

• Si només hi ha un criteri d'impacte corregit amb valor absolut més elevat, es tornen a corregir tots els criteris d'impacte i es disminueix un nivell.

• Si hi ha dos o més criteris d'impacte corregits amb més valor absolut, es mantenen els valors dels criteris d'impacte originals una vegada corregits amb els criteris d'operador.

– Una vegada realitzades les operacions anteriors, s'obté l'índex de risc seleccionant el valor absolut màxim corresponent dels criteris d'impacte.

– Obtingut l'índex de risc, s'hi aplica la taula 12 per a determinar la freqüència de les inspeccions que es realitzen a l'operador en trasllat transfronterer de residus.

Taula 12. Determinació freqüència inspeccions

Índex de risc	*Categoria de risc*	*Periodicitat inspecció*
1	3 Baix	Triennal
2	3 Baix	Triennal
3	2 Mitjà	Bianual
4	1 Alt	Bianual
5	1 Alt	Anual

En la tabla 11 se establece los criterios a adoptar para aplicarlos.

Tabla 11. Valoración delitos contra el medio ambiente cometidos

Delitos contra el medio ambiente cometidos	*Valoración*
Ninguno	– 1
Alguno	+ 1

6.6. Aplicación de la metodología.

En este apartado se definen las operaciones que procede realizar para obtener el Índice de Riesgo desde los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador.

Así, el Índice de Riesgo es determinado por el valor de la puntuación máxima de los Criterios de Impacto después de su ponderación con los Criterios de Operador.

A partir del Índice de Riesgo obtenido se establece la Categoría de Riesgo, que se concreta en tres tipos: riesgo bajo (3), riesgo medio (2) y riesgo alto (1), y esta se asocia directamente con la frecuencia de las inspecciones a realizar, que se fijan en tres años para las de riesgo bajo, dos años para las de riesgo medio, y un año para las de riesgo alto.

De acuerdo con lo expuesto, una vez determinados los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador según los apartados anteriores, se realizarán las operaciones que se indican a continuación, para determinar la frecuencia de las inspecciones a realizar a los operadores de traslados transfronterizos de residuos.

El método que debe observarse a los efectos de obtener desde los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador, el Índice de Riesgo y, en función de este, determinar la frecuencia de las inspecciones, es el que se describe a continuación:

– En primer lugar, el comportamiento del operador se determina realizando la media aritmética de los resultados obtenidos de los Criterios de Operador. El resultado de realizar la media aritmética de los Criterios de Operador se redondea por su proximidad a los valores: -1, 0 y +1.

– En segundo lugar, el valor obtenido (-1, 0 y +1) es aplicado a cada Criterio de Impacto para corregirlo, esto es, los Criterios de Impacto se disminuyen un nivel en el caso de obtener el valor -1, se mantienen igual en el caso de obtener un 0 y se aumentan un nivel en el caso de obtener un 1.

– Una vez corregidos los Criterios de Impacto de acuerdo con lo indicado, se determina el Índice de Riesgo Inicial. Para ello, se selecciona el Criterio de Impacto que mayor valor absoluto tenga. (Puede ocurrir que haya varios Criterios de Impacto en los que coincida el mayor valor).

– A continuación, se aplica la regla = 2, es decir, se actúa de la siguiente manera:

• Si solo hay un Criterio de Impacto corregido con mayor valor absoluto, se vuelven a corregir todos los Criterios de Impacto disminuyéndolos un nivel.

• Si hay dos o más Criterios de Impacto corregidos con mayor valor absoluto, se mantienen los valores de los Criterios de Impacto originales una vez corregidos con los Criterios de Operador.

– Una vez realizadas las operaciones anteriores, se obtiene el Índice de Riesgo seleccionando el valor absoluto máximo correspondiente de los Criterios de Impacto.

– Obtenido el Índice de Riesgo, se aplica la tabla 12 para determinar la frecuencia de las inspecciones que se realizarán al operador en traslado transfronterizo de residuos.

Tabla 12. Determinación frecuencia inspecciones

Indice de riesgo	*Categoría de riesgo*	*Periodicidad inspección*
1	3 Bajo	Trienal
2	3 Bajo	Trienal
3	2 Medio	Bianual
4	1 Alto	Bianual
5	1 Alto	Anual

6.7. Resultats obtinguts

S'hi ha aplicat la metodologia explicada anteriorment per a l'avaluació de riscos dels cinc operadors que actuen a la Comunitat Valenciana, per a això s'han tingut en compte, no només els trasllats subjectes a autorització i notificació, sinó també els subjectes al tràmit d'informació general que ha tingut constància aquesta comunitat. Per a l'anàlisi, s'han tingut en compte únicament els criteris d'impacte definits, que han obtingut els resultats següents:

El mètode que ha d'observar-se a l'efecte d'obtindre des dels criteris d'impacte i els criteris d'operador, l'índex de risc i, en funció d'aquest, determinar la freqüència de les inspeccions, és el que es descriu a continuació:

	Criteris d'impacte						*Índex risc*	*Periodicitat inspecció*
	1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*		
OPERADOR 1	5	2	1	4	3	5	5	Anual
OPERADOR 2	0	0	0	3	2	0	3	Bianual
OPERADOR 3	0	2	2	3	1	0	3	Bianual
OPERADOR 4	0	0	0	3	1	0	3	Bianual
OPERADOR 5	0	0	0	3	2	0		Bianual

A la vista de l'avaluació de riscos realitzada, s'hi observa que un dels operadors hauria de tindre una inspecció anual, mentre que als altres quatre operadors els correspon una inspecció cada dos anys.

Per tant, es proposa en l'any 2019 la realització de la inspecció de l'operador 1.

6.7. Resultados obtenidos

Se ha aplicado la metodología explicada anteriormente para la evaluación de riesgos de los cinco operadores que actúan en la Comunidad Valenciana, para ello se han tenido en cuento, no solo los traslados sujetos a autorización y notificación, sino también los sujetos al trámite de información general que ha tenido constancia esta Comunidad. Para el analisis se han tenido en cuenta únicamente los criterios de Impacto definidos, obteniendo los resultados siguientes:

El método que debe observarse a los efectos de obtener desde los Criterios de Impacto y los Criterios de Operador, el Índice de Riesgo y, en función de este, determinar la frecuencia de las inspecciones, es el que se describe a continuación:

	Criterios de impacto						*Índice riesgo*	*Periodicidad inspección*
	1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*		
OPERADOR 1	5	2	1	4	3	5	5	Anual
OPERADOR 2	0	0	0	3	2	0	3	Bianual
OPERADOR 3	0	2	2	3	1	0	3	Bianual
OPERADOR 4	0	0	0	3	1	0	3	Bianual
OPERADOR 5	0	0	0	3	2	0		Bianual

A la vista de la evaluación de riesgos realizada se observa que uno de los operadores debería tener una inspección anual, mientras que los otros cuatro operadores les corresponde una inspección cada dos año.

Por lo tanto se propondrá en este año 2019 la realización de la inspección del operador 1.