

III. ACTOS ADMINISTRATIVOS

C) OTROS ASUNTOS

Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación

RESOLUCIÓN de 7 de septiembre de 2026, de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, por la que se aprueba el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana - 2026.

El artículo 12.4.d) de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, establece que corresponde a las comunidades autónomas autorizar los traslados de residuos desde o hacia países pertenecientes a la Unión Europea, regulados en el Reglamento (CE) n.º 1013/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo al traslado de residuos, derogado por el Reglamento (UE) 2024/1157 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de abril de 2024, relativo a los traslados de residuos, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1257/2013 y (UE) 2020/1056, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 con fecha 20 de mayo de 2024, así como, los traslados en el interior del territorio del Estado y la vigilancia, inspección y, en su caso, sanción derivada de los citados traslados.

El capítulo IV del Título V de la Ley 5/2022, de 29 de noviembre, de residuos y suelos contaminados para el fomento de la economía circular en la Comunitat Valenciana, aborda el traslado de residuos, entendido como el transporte de residuos destinados a la eliminación y la valorización. En su artículo 58 establece que, las operaciones de traslado de residuos que afecten a la Comunitat Valenciana se realicen de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. A estos efectos, la autoridad competente de la Comunitat Valenciana es la conselleria competente en materia de residuos.

Mediante la Resolución de 13 de junio de 2022 de la consellera de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, se aprobó el Plan de inspección ambiental de la Comunitat Valenciana (2022-2026), su contenido se convierte en una guía estratégica, para el control de los traslados transfronterizos de residuos que afecte al territorio de la Comunitat Valenciana, conforme se establece el apartado 1.2.

Las actuaciones de inspección de traslados transfronterizos de residuos podrán realizarse a los establecimientos, empresas, negociantes, agentes o transportistas que participen en el traslado, en los supuestos establecidos 4.3 del Plan de inspección ambiental, estableciendo que, estas actuaciones serán objeto de programas anuales donde se incluirán el número de inspecciones a realizar en función del análisis de riesgos efectuado de los operadores que hayan intervenido durante el ejercicio anterior.

Siguiendo las directrices del Plan de inspección, y evaluado el resultado del Programa de inspección correspondiente a 2025, se aprueba mediante la presente resolución, el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para el presente ejercicio 2026, con un periodo de vigencia desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2026.

Este Programa de inspección se estructura en siete apartados, con el contenido que, en síntesis, se indica a continuación:

Un primer apartado con una parte introductoria que recoge los antecedentes de la planificación de la inspección ambiental, y una parte de análisis de la evolución de los traslados transfronterizos de residuos en la Comunitat Valenciana en los últimos ejercicios.

En el segundo apartado, se recoge la Memoria de actuaciones correspondientes al ejercicio 2025. Se muestran las características de los movimientos efectuados en 2025, el análisis realizado según la tipología de los residuos objeto de importación y exportación de los países origen y destino de esos traslados, la valorización a que se destinan, y el modo de transporte utilizado. Se procede, así mismo, a dar cuenta de las actuaciones de inspección realizadas durante 2025 en cumplimiento de la programación aprobada para dicho ejercicio y del resultado de las inspecciones no programadas, surgidas durante el mismo.

En el apartado tercero, se exponen los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de inspección ambiental de la Comunitat Valenciana 2022-2026, determinándose aquellos objetivos que se encuentran relacionados con este programa de inspección de transportes transfronterizos de residuos para el ejercicio 2026.

El apartado cuarto establece y desarrolla la metodología a aplicar para la evaluación de riesgos con base en cuyos resultados se programan las inspecciones a realizar.

En el apartado quinto se determinan las inspecciones a realizar durante el año 2026, a partir de los resultados de la evaluación de riesgos llevada a cabo con los datos de los movimientos realizados en 2025.

Los apartados sexto y séptimo hacen referencia a todas las autoridades implicadas, el reparto de tareas, de los recursos humanos y financieros disponibles para la ejecución del programa.

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 32/2024, de 21 de noviembre, de la Presidencia de la Generalitat, por el que se determinan el número y la denominación de las consellerias y sus atribuciones, el artículo 118 del Decreto 81/2024, de 12 de julio, del Consell, por el que establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las consellerias de la Generalitat, así como el artículo 11 del Decreto 147/2023, de 5 de septiembre, del Consell, de aprobación del Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio y a la vista de lo dispuesto en el artículo 7.1 de la Ley 1/2022, de 13 de abril de la Generalitat, de transparencia y buen gobierno de la Comunitat Valenciana. En relación con la disposición final segunda del Decreto 32/2024, de 21 de noviembre, de la Presidencia de la Generalitat, por el que se determina el número y la denominación de las consellerias y sus atribuciones respecto a referencias a los departamentos del Consell suprimidos,

RESUELVO

Primero

Aprobar el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para la anualidad 2026, 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 un recurso de alzada ante la Secretaria Autonómica de Medio Ambiente y Territorio en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, 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, 7 de septiembre de 2026

Jorge Blanco Coll
Director general de Calidad y Educación Ambiental

ANEXO

Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana - 2026

Índice:

1. Introducción.
 - 1.1 Antecedentes.
 - 1.2 Evolución de los traslados transfronterizos de residuos en la Comunitat Valenciana.
2. Memoria de actuaciones en 2025.
 - 2.1 Traslados transfronterizos de residuos en la Comunitat Valenciana en 2025.
 - 2.2 Inspecciones programadas a operadores llevadas a cabo siguiendo la programación aprobada en 2025.
 - 2.3 Inspecciones programadas y no programadas, llevadas a cabo en tránsito, durante 2025.
3. Ámbito de actuación y objetivos de las inspecciones previstas para 2026.
 - 3.1 Ámbito de actuación.
 - 3.2 Objetivos estratégicos y prioridades de actuación en 2026.
4. Metodología de evaluación de riesgos.
 - 4.1 Objeto.
 - 4.2 Ámbito de aplicación y alcance.
 - 4.3 Metodología de evaluación de riesgos en el ámbito de los planes de inspección para los traslados transfronterizos de residuos.
 - 4.3.1 Criterios de Impacto.
 - 4.3.2 Criterios de Operador.
 - 4.4 Aplicación de la metodología.
5. Programa de inspecciones para 2026.
 - 5.1 Resultados de la evaluación de riesgos.
 - 5.2 Proyectos de inspección previstos para 2026.
 - 5.2.1 Proyecto 2026/01. Inspecciones programadas en operadores.
 - 5.2.2 Proyecto 2026/02. Inspecciones programadas en puerto.
 - 5.2.3 Proyecto 2026/03. Inspecciones programadas en carretera.
 - 5.2.4 Proyecto 2026/04. Inspecciones no programadas.
6. Autoridades implicadas y reparto de tareas.
7. Organización de los recursos humanos y financieros.

*1. Introducción**1.1. Antecedentes*

El Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para la anualidad 2026, se enmarca dentro del Plan de inspección ambiental de la Comunitat Valenciana 2022–2026. La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental centra su actuación en la facultad inspectora y fija como objetivo principal, el desarrollo de sus labores de inspección de traslados transfronterizos de residuos, como potestad administrativa y ejecutiva específica.

Los objetivos estratégicos establecidos en el Plan de inspección ambiental, que se tienen en cuenta en el Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos de la Comunitat Valenciana para la anualidad 2026, son los siguientes:

- Impulsar a nivel autonómico 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 en materia de traslados transfronterizos de residuos, establecidos en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Conocer el grado de cumplimiento de la normativa aplicable en los traslados transfronterizos de residuos por parte de establecimientos, empresas, agentes, negociantes y transportistas de residuos, así como, en la valoración o eliminación correspondientes.
- Conseguir que las entidades explotadoras, operadores y negociantes responsables de los traslados transfronterizos de residuos, conozcan y comprendan mejor las disposiciones legislativas comunitarias pertinentes, las posibles formas de vulnerabilidad del medio ambiente y las repercusiones de sus actividades.

– 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 normativa en materia de traslados, especialmente, mediante la prevención y la información, aunque podrán así mismo, proponerse revisiones de las autorizaciones de aquellas instalaciones que así lo requieran en función de los resultados obtenidos de las inspecciones que les hayan sido realizadas.

En este programa de inspección para 2026, se concretan los proyectos planificados por la autoridad responsable de la inspección, con el fin de alcanzar un grado alto de cumplimiento de los citados objetivos.

Para ello, se realizarán tanto inspecciones programadas como no programadas, en operadores y en tránsito, mediante inspección *in situ* y/o inspección documental.

1.2. Evolución de los traslados transfronterizos de residuos en la Comunitat Valenciana.

Se han analizado los movimientos de traslados del periodo comprendido entre 2022 y 2025, con el objeto de conocer la evolución del tránsito transfronterizo de residuos entre la Comunitat Valenciana y la Unión Europea.

En las siguientes tablas se recogen los datos, pudiendo observarse las diferencias habidas en los movimientos de residuos, tanto en los países de origen/destino, como en las cantidades de residuos.

El análisis (2025-2024), se ha realizado con la lista de residuos sujetos al procedimiento de notificación y autorización previas por escrito (LISTA «ÁMBAR» DE RESIDUOS).

	Importaciones (kg)			
	2022	2023	2024	2025
MALTA		111.760		
FRANCIA	116.136	133.998	2.162.420	6.873.744
ITALIA	1.122.713	557.130		
POLONIA		94.140		
TOTAL UE	1.238.849	897.028	2.162.420	6.873.744

Se observa que, en el conjunto del total de las importaciones de residuos desde países de la Unión Europea, se ha producido, desde 2022, un incremento que, en el año 2025, supone un 555% más de residuos importados respecto al año 2022. En este último año se produce una desaparición de importaciones del resto de países de la Unión Europea que no sean Francia, acaparando ésta la totalidad de la importaciones. La tendencia en conjunto de las importaciones de residuos en 2025, representa un aumento del 318% respecto al año anterior, lo que confirma la tendencia observada ya en el ejercicio 2024.

	Exportaciones (kg)			
	2022	2023	2024	2025
ALEMANIA	484	260	309	
FRANCIA	70.800		8.340	34.960
PORTUGAL			121.340	461.940
TOTAL UE	71.284	260	129.989	496.900

Respecto a las exportaciones, se destaca el elevado incremento del traslado de residuos desde la Comunitat Valenciana que, para el ejercicio 2025, supone un aumento porcentual del 697% respecto a 2022, y que se fundamenta principalmente en las exportaciones realizadas a Portugal y, secundariamente, a Francia.

En cuanto a los traslados transfronterizos de residuos sujetos a los requisitos de información general (LISTA «VERDE» DE RESIDUOS), se ha analizado del mismo modo, la evolución durante los últimos cuatro ejercicios:

	Exportaciones (kg)			
	2022	2023	2024	2025
ALEMANIA	384.203	553.300	1.180.179	866.000
AUSTRIA	290.860		25.700	
BÉLGICA	145.810	293.160	701.380	142.074
FRANCIA	1.548.240			47.403
GRECIA	116.080	139.830	115.050	185.612



PAISES BAJOS	11.500	41.030	31.185	15.750
IRLANDA			45.094	
ITALIA	125.120	2.253.363	2.299.267	1.669.023
LETONIA				51.100
LITUANIA		20.640		
POLONIA			48.160	
PORTUGAL	74.320	563.140	335.110	1.719.300
RUMANÍA				25.000
TOTAL UE	2.696.133	3.864.463	4.781.125	4.721.262

Para los residuos sometidos al régimen de información general en 2025, se aprecia una ligera disminución del total de residuos trasladados en el conjunto de la Unión Europea, del 1,25%, respecto del año precedente. Del total de las exportaciones realizadas, destacan las realizadas a Alemania, Italia y Portugal, que suponen, en su conjunto, un 90% del total de las realizadas en 2025.

Con todo, los traslados sometidos al régimen de información general para el año 2025 suponen un incremento del 175% con respecto a 2022.

2. Memoria de actuaciones en 2025

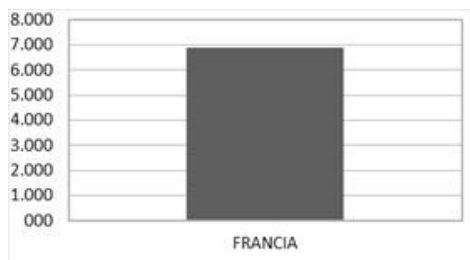
2.1. Traslados transfronterizos de residuos en la Comunitat Valenciana en 2025

Respecto a los movimientos transfronterizos de residuos registrados en la Comunitat Valenciana durante 2025, el análisis se realiza por países de origen o destino, por tipo de residuo, por tipo de valorización y por tipo de transporte. Se tienen en cuenta estos criterios, dado que son los que facilitan el uso de la herramienta de evaluación de riesgos que se detalla en el apartado 4 de este programa.

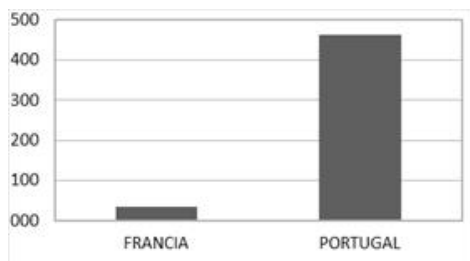
2.1.1 Nos centramos, en primer lugar, en movimientos de la LISTA «ÁMBAR» DE RESIDUOS notificados y autorizados durante el año 2025:

Toneladas de residuos trasladados por países de origen/destino

IMPORTACIONES (en toneladas)



EXPORTACIONES (en toneladas)



Del análisis de los datos se observa que las importaciones de residuos de la lista ámbar, para el año 2025, proceden únicamente de Francia. En cambio, en el caso de las exportaciones de residuos transfronterizos desde la Comunitat Valenciana, destacan los realizados con destino a Portugal. No obstante, la cantidad de residuos exportados de la lista ámbar es muy baja en comparación con las importaciones realizadas desde países de la Unión Europea con destino a la Comunitat Valenciana.

Toneladas de residuos trasladados por tipo de residuo

En cuanto a la tipología de los residuos de la lista «ÁMBAR» trasladados durante 2025, de acuerdo con la codificación de la lista europea de residuos, se observan la incorporación de 3 nuevos residuos, respecto a los traslados realizados en 2024. El listado de residuos es el que sigue:

IMPORTACIONES

Durante 2025, los residuos importados, alcanzan un total de 6.874 toneladas, que corresponden a residuos con los código LER siguientes:

15 01 02 Envases de plástico.

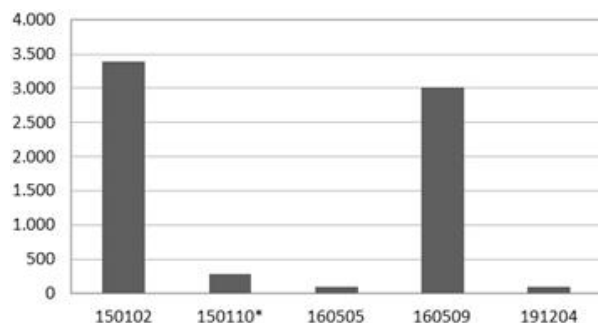
15 01 10* Envases que contienen restos de sustancias peligrosas o están contaminados por ellas.

16 05 05 Gases en recipientes a presión, distintos de los especificados en el código 16 05 04

16 05 09 Productos químicos desechados distintos de los especificados en los códigos 16 05 06, 16 05 07 o 16 05 08.

19 12 04 Plástico y caucho.

En la siguiente figura (datos expresados en toneladas), puede observarse que la mayor cantidad de residuos que se importaron a instalaciones de la Comunitat Valenciana en 2025, corresponde a los códigos LER 15 01 02 y 16 05 09:



EXPORTACIONES

En cuanto a la tipología de residuos exportados se han contabilizado una cantidad mucho menor, de 497 toneladas, de los siguientes residuos peligrosos con código LER:

14 06 01* Clorofluorocarburos, HCFC, HFC.

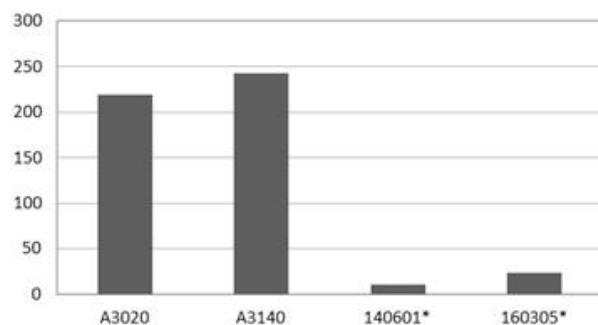
16 03 05* Residuos orgánicos que contienen sustancias peligrosas

Adicionalmente, uno de los operadores realizó exportaciones de residuos con los siguientes códigos:

A3020 Aceites minerales de desecho no aptos para el uso al que estaban destinados

A3140 Residuos de disolventes orgánicos no halogenados, pero con exclusión de los especificados en la lista B

Como se observa en la siguiente figura (en toneladas), más del 90% de dichas exportaciones en el año 2025 corresponden a los residuos con los códigos A3020 y A3140.



OPERACIONES DE TRATAMIENTO

Por lo que respecta a las operaciones de tratamiento solicitadas para los residuos de la lista «ÁMBAR», cabe destacar que las importaciones en 2025 se destinan en casi un 50% a valorización tipo R03 (reciclado o recuperación de sustancias orgánicas) y otro 50% a R05 (reciclado o recuperación de sustancias inorgánicas), mientras que las

exportaciones se destinan en cerca del 50% a valorización R02 (recuperación o regeneración de disolventes) y el otro 50% a valorización R09 (regeneración de aceites).

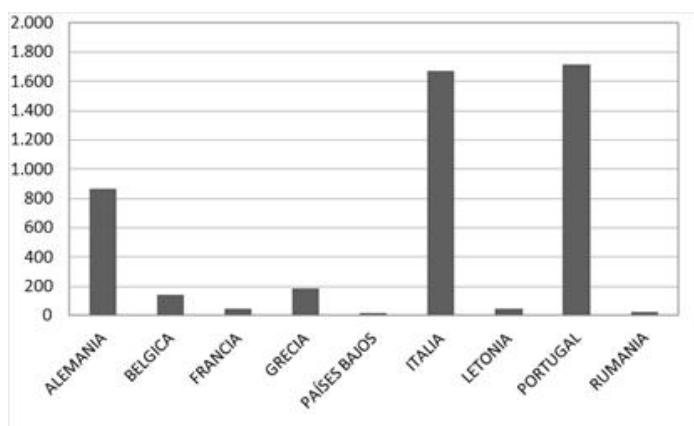
Toneladas totales de residuos trasladados según el modo de transporte utilizado

En cuanto al modo de transporte utilizado en los traslados de residuos de la lista «ÁMBAR», la totalidad de los mismos, tanto en el caso de las importaciones como de las exportaciones, se realizó, en el 2025, mediante transporte por carretera.

2.1.2. Respecto a los movimientos transfronterizos de residuos de la LISTA «VERDE» DE RESIDUOS sujetos al procedimiento de información general, que han sido comunicados durante el año 2025:

Toneladas de residuos trasladados por países de destino

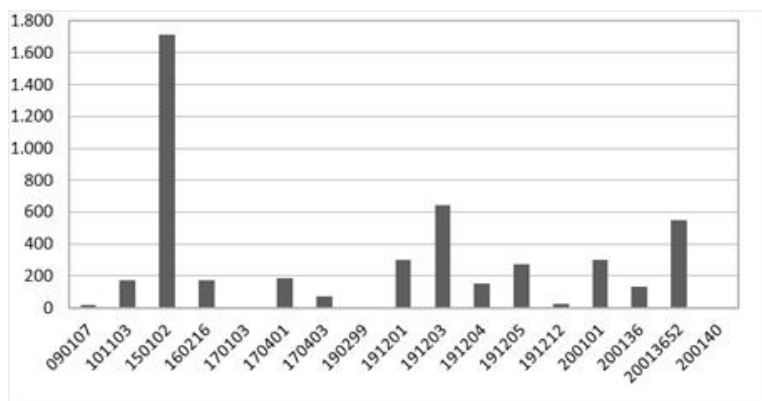
La distribución de los residuos objeto de información general con origen en la Comunitat Valenciana, que han sido exportados a países miembros de la Unión Europea, se han distribuido en 2025 de la siguiente manera:



Del análisis de la figura anterior, se observa que aproximadamente una tercera parte de los traslados notificados en 2025 se realizaron con destino a Portugal (36%), aproximadamente otra tercera parte a Italia (35%) y a Alemania un 18%, representando un porcentaje mínimo el traslado de residuos a otros países.

Toneladas de residuos trasladados según tipología comunicada y tipo de transporte

Respecto a la tipología de residuos objeto de traslado desde la Comunitat Valenciana a países de la Unión Europea, para el año 2025, la distribución observada es la que refleja la siguiente figura (en toneladas):



Del análisis de los datos anteriores se desprende que el 36% del traslado de residuos transfronterizos comunicado con destino a países de la Unión Europea corresponde al código LER 15 01 02 Envases de plástico, un 14% al residuo con código LER 19 12 03 Metales no férreos, y un 12% a los residuos con LER 20 01 36 -52 Equipos eléctricos y electrónicos desechados distintos de los especificados en los códigos 20 01 21, 20 01 23 y 20 01 35 (Pequeños aparatos).

En el caso del LER 15 01 02 Envases de plástico, los residuos han sido trasladados íntegramente por carretera por dos operadores distintos con destino a Italia, y para el residuo con LER 19 12 03 Metales no férreos, su traslado fue organizado por 3 operadores distintos, con diferentes destinos (Portugal, Austria, Alemania e Italia), siendo el 75% del total de movimientos del mismo, a través de transporte mixto (combinando transporte por carretera y marítimo).



De los 13 operadores que han utilizado el procedimiento telemático habilitado para comunicar el traslado, se desprende que además de los códigos anteriores de exportación mayoritaria, han aparecido nuevos códigos de residuos exportados a otros países de la Unión Europea que son principalmente:

17 04 03 Plomo

19 12 05 Vidrio

20 01 36 Equipos eléctricos y electrónicos desechados distintos de los especificados en los códigos 20 01 21, 20 01 23 y 20 01 35

El país de la Unión Europea que mayor volumen de residuos sujetos a información general ha recibido de la Comunitat Valenciana, es, a diferencia de años anteriores, Portugal, al que diversos operadores han trasladado distintos tipos de residuos, seguido muy de cerca de Italia, donde un único operador, ha trasladado el residuo 15 01 02, envases de plástico. El modo de transporte de los traslados comunicados ha sido mayoritariamente por carretera (78%), pero sí es apreciable un notable incremento de los transportes de tipo mixto (combinación de transporte por carretera y marítimo), que supone prácticamente el 20% del total, con destino a Alemania, y, en menor medida a Letonia.

2.2. Inspecciones programadas a operadores llevadas a cabo siguiendo la programación aprobada en 2025.

Se han finalizado en 2025 las inspecciones documentales programadas en 2024, en alguno de los operadores, iniciadas mediante requerimiento a la mercantil, de los archivos cronológicos de los residuos objeto de traslado transfronterizo durante ese ejercicio. En este caso se ha revisado la documentación por parte del Servicio de Inspección Medioambiental adscrito a la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, archivándose finalmente las diligencias previas iniciadas al no apreciarse infracciones de la legislación aplicada.

Por otro lado, tras el análisis de riesgos realizado a partir de los datos de movimientos del ejercicio 2024, se ha programado la realización, para 2025, de inspecciones a ocho operadores.

a) una inspección de un operador de residuos de la lista «ÁMBAR».

b) tres inspecciones de operadores de residuos de la lista «VERDE»

En cumplimiento de este programa, señalar que se ha realizado la vigilancia del cumplimiento de las obligaciones documentales de los operadores, se han llevado a cabo comprobaciones de las condiciones de almacenamiento y traslado de los residuos.

Como conclusión se puede afirmar que las actuaciones en cuanto a las inspecciones de operadores de traslados transfronterizos de residuos, se han cumplido, de forma adecuada, y conforme a la programación aprobada para el año 2025.

2.3. Inspecciones programadas y no programadas, llevadas a cabo en tránsito, durante 2025.

Las inspecciones en tránsito se realizan en su mayoría por los agentes de la Guardia Civil.

Durante el año 2025 no se han llevado a cabo inspecciones en tránsito por parte del personal técnico de la Conselleria, al no haber sido requerida desde el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico la colaboración en ninguna inspección de contenedores en el puerto de Valencia u otros emplazamientos, ni haberse previsto tampoco ninguna colaboración no programada, con los efectivos de la Guardia Civil.

No obstante, sí consta comunicación de las autoridades alemanas de un traslado ilícito con origen en la Comunitat Valenciana y destino Letonia, detectado en aduanas de Alemania.

3. Ámbito de actuación y objetivos de las inspecciones previstas para 2026

3.1. Ámbito de actuación

El ámbito territorial del programa comprende el territorio de la Comunitat Valenciana y la programación se aplicará a los traslados de residuos desde y hacia países pertenecientes a la Unión Europea.

Las actuaciones de inspección de traslados transfronterizos de residuos podrán realizarse a los establecimientos, empresas, negociantes, agentes o transportistas que participen en el traslado, en los siguientes supuestos:

1. Cuando el punto de origen o de destino se encuentre dentro del ámbito territorial señalado.

2. Durante el traslado en el interior de la Comunitat Valenciana, por carretera, ferrocarril, transporte aéreo u otro.

El Programa de inspección de traslados transfronterizos de residuos se basa, con carácter general, en los siguientes pilares fundamentales:

a) Inspecciones programadas en operadores que importen/exporten 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 y la Comunitat Valenciana, presenten un alto grado de cumplimiento de la normativa vigente en materia de traslados de residuos.



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.

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.

3.2. Objetivos estratégicos y prioridades de actuación en 2026.

La clasificación realizada agrupa los proyectos programados para el ejercicio 2026 en desarrollo de los objetivos estratégicos del Plan de inspección ambiental de la Comunitat Valenciana.

a) Inspecciones programadas en operadores de los que se dispone de información relativa a traslados. En la Comunitat Valenciana durante el año 2025, se han detectado 8 operadores, que realizan traslados de residuos sujetos a Notificación y Autorización y otros 13 operadores correspondientes a traslados de residuos sujetos al trámite de Información general, que son los que realizan los mayores movimientos de traslados de residuos transfronterizos desde o hacia los Estados Miembros de la Unión Europea.

Los esfuerzos en la anualidad 2026, se centran en el cumplimiento de las inspecciones que se programan en establecimientos, empresas, agentes o negociantes, de acuerdo a la evaluación de riesgos realizada a partir de los datos de los movimientos llevados a cabo en 2025. El procedimiento a seguir para efectuar la evaluación de riesgos se recoge en el apartado 4 del presente Programa.

b) Inspecciones programadas durante el traslado:

Se considera necesario que el presente Programa de inspección tenga en consideración las dificultades de los operativos necesarios para la inspección de contenedores en puerto, limitando así la programación de estas inspecciones, más allá de las que puedan realizarse por los efectivos de la Guardia Civil en aduanas ante situaciones de sospecha de posibles traslados ilícitos.

Es por ello que se prevé reforzar en 2026 la inspección de los traslados por carretera, tanto en el acceso a las instalaciones receptoras de las importaciones como en aquellas instalaciones exportadores de residuos, para así conocer el grado de cumplimiento de la legislación medioambiental y en particular de la legislación en materia de residuos, por las mercantiles que operan en la Comunitat Valenciana.

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.

4. Metodología de evaluación de riesgos

4.1. Objeto

El objeto principal del presente procedimiento es, desarrollar una metodología que, basándose en 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 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.

4.2. 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) N.º 660/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 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 y auditoría ambiental tipo EMAS o ISO 14000, considerándola una práctica positiva encaminada a mejorar el comportamiento medioambiental de la actividad o instalación.

- Valora el historial de cumplimiento del 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.

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

La metodología de la evaluación de riesgos desarrollada se basa en el método IRAM (Integrated Risk Assessment Method) desarrollado en la red IMPEL, red de la Unión Europea para la aplicación y el cumplimiento de la legislación medio ambiental.

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.

Finalmente, 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.

4.3.1. 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 residuo peligroso aquel que presente una o varias de las características peligrosas enumeradas en el anexo I de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular y aquél 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.

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
> 300 (*)	5
201- 300 (*)	4
101-200 (*)	3
50-100 (*)	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	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 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. De manera que se estima que se producirá una mayor incidencia y, por ello, un mayor riesgo, en los traslados transfronterizos de residuos destinados a eliminación, que en los traslados que tienen como destino la valorización.

En la tabla 6 se establece el criterio adoptado.

Tabla 6. Valoración destino final de los residuos

DESTINO FINAL	VALORACIÓN
Valorización	1
Eliminación	5

4.3.2. 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 auditoría 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

Criterio 3. Datos de traslados ilícitos.

Este Criterio de Operador valora el número de intercepciones de traslados ilícitos de residuos realizadas. 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 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

4.4. 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	BAJO	trienal
2	BAJO	trienal
3	MEDIO	bienal
4	ALTO	bienal
5	ALTO	anual

5. Programación de inspecciones para 2026

5.1. Resultados de la evaluación de riesgos.

Para el análisis, se ha aplicado la metodología explicada anteriormente para la evaluación de riesgos de los tres operadores que han actuado en la Comunitat Valenciana durante el año 2025, en el traslado transfronterizo de residuos de la lista «AMBAR», esto es, los traslados sujetos a notificación y autorización, obteniendo los siguientes resultados:

	Criterios de impacto ponderados						RIESGO INICIAL	ÍNDICE RIESGO	PERIODICIDAD INSPECCIÓN
	1	2	3	4	5	6			
OPERADOR 1	5	1	1	4	3	1	5	4	BIENAL
OPERADOR 2	5	1	1	4	3	1	5	4	BIENAL
OPERADOR 3	1	5	3	4	2	1	5	4	BIENAL
OPERADOR 4	0	4	2	3	0	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 5	1	1	1	4	2	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 6	5	1	1	4	2	1	5	4	BIENAL
OPERADOR 7	4	0	0	3	1	4	4	4	BIENAL
OPERADOR 8	4	0	0	3	2	4	4	4	BIENAL

Tras el análisis y evaluación de riesgos, se observa que todos los operadores requieren de inspección bienal. Se programa para 2026 una inspección *in situ* para los operadores 4 y 6, que no fueron inspeccionados en 2025, y presentan elevado número de traslados y/o peligrosidad de los residuos objeto de traslado. Se programa la inspección documental para los operadores 2, 3 y 7, al haberse obtenido una periodicidad bienal también en el ejercicio 2024 y no haberse realizado inspección en 2025. Para el operador 1, dado que ya fue objeto de inspección documental en 2025, se prevé para 2027 una nueva inspección. Los operadores 5 y 8, al tratarse de nuevos operadores en el traslado de residuos, al obtenerse una periodicidad de inspección bienal, se prevé su inspección para el ejercicio 2027.

Con objeto de determinar los riesgos de los 13 operadores que han actuado en la Comunitat Valenciana durante el año 2025, en el traslado transfronterizo de residuos de la lista «VERDE», sujetos al procedimiento de información general,



aunque se espera que el riesgo sea muy inferior, se ha realizado el mismo análisis siguiendo los criterios de evaluación señalados, esto es, teniendo en cuenta los mismos criterios de Impacto definidos, obteniendo los resultados siguientes:

	Criterios de impacto ponderados						RIESGO INICIAL	ÍNDICE RIESGO	PERIODICIDAD INSPECCIÓN
	1	2	3	4	5	6			
OPERADOR 1	1	1	1	4	2	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 2	1	1	1	4	3	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 3	0	2	2	3	1	0	3	2	TRIENAL
OPERADOR 4	0	0	0	4	1	0	4	3	BIENAL
OPERADOR 5	1	3	2	4	3	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 6	1	1	1	4	2	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 7	0	0	0	3	1	0	3	2	TRIENAL
OPERADOR 8	0	0	0	3	1	0	3	2	TRIENAL
OPERADOR 9	1	1	1	5	2	1	5	4	BIENAL
OPERADOR 10	0	1	0	4	1	0	4	3	BIENAL
OPERADOR 11	1	1	1	4	2	1	4	3	BIENAL
OPERADOR 12	0	0	0	4	1	0	4	3	BIENAL
OPERADOR 13	1	1	1	4	2	1	4	3	BIENAL

Con los resultados de la evaluación de riesgos realizada, se observa que 3 operadores presentan un riesgo bajo, 9 operadores cuentan con riesgo medio y únicamente 1 de ellos tiene un riesgo alto.

De los operadores analizados, el operador 3 es el operador de la lista verde que mayor volumen de traslados concentra en la Comunitat Valenciana y, pese a presentar un riesgo medio y periodicidad de inspección bienal, al haber sido inspeccionada en el ejercicio 2025, se programa nueva inspección para 2027.

Se ha propuesto la inspección documental en 2026 de los operadores 1, 4, 7, 8 y 9, ya que obtuvieron una periodicidad de inspección bienal o trienal en 2025 y no se inspeccionaron, habiendo obtenido una nueva periodicidad de inspección bienal o trienal en 2026.

Derivado del análisis de riesgos realizado, únicamente se ha propuesto realizar visita de inspección *in situ* al operador 11, de riesgo medio y periodicidad bienal, pero que realiza traslados desde 2024 y todavía no ha sido inspeccionada.

Aparecen 4 nuevos operadores de traslado, que han obtenido periodicidad de inspección bienal, y que se programan para su inspección en 2027.

5.2. Proyectos de inspección previstos para 2026.

A continuación, se detallan los objetivos específicos y metas a alcanzar, dentro de los objetivos estratégicos perseguidos, en cada uno de los proyectos de inspección que se programan.

5.2.1. Proyecto 2026/01. Inspecciones programadas en operadores.

En la Comunitat Valenciana se han detectado durante el año 2026, 8 operadores que se dedican a la exportación/importación de residuos, sujetos al trámite de notificación y autorización, desde o hacia estados miembros de la Unión Europea.

El número de inspecciones a realizar será determinado por la evaluación de riesgos.

• 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 efectuada se inspeccionará el operador 1, así como otros operadores de los que se disponga información relativa a traslados de residuos.

• Seguimiento:

Los indicadores que se establecen a continuación se utilizarán para realizar un seguimiento del grado de ejecución del programa y se irán actualizando a medida que se realizan las inspecciones a lo largo del año 2026:

○ 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:

Para la ejecución del Programa de inspección de traslados transfronterizos 2026, el Servicio de Inspección Medioambiental dispone de técnicos con titulación superior, contando con el apoyo de personal con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos, para el cumplimiento de este programa.

- Procedimiento a seguir:

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.

5.2.2. Proyecto 2026/02. Inspecciones programadas en puerto.

Se realizarán inspecciones en puerto y en carretera.

En la Comunitat Valenciana están situados los puertos de Alicante, Castellón, Valencia, Gandía y Sagunto. Las inspecciones en cualquiera de ellos serán resultado de la cooperación establecida con el Ministerio.

En las inspecciones realizadas en puertos es necesario contar, a su vez, con la colaboración de la Guardia Civil de aduanas que es la que dispone de 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.
- Levantamiento de actas de la inspección y su remisión al Ministerio como órgano competente para aplicar las posibles estrategias de intervención administrativa en cada caso.

- Plan de Actuación:

Se atenderán las solicitudes de intervención que se reciban por parte del Ministerio, y solo en caso de indicios de movimiento ilícito se llevará a cabo inspección por parte de los servicios técnicos de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental. En todo caso se coordinarán las inspecciones 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 2026:

- 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:

Para la ejecución del Programa de inspección de traslados transfronterizos 2024, el Servicio de Inspección Medioambiental dispone de técnicos con titulación superior, contando con el apoyo de personal con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos, para el cumplimiento de este programa.

- 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.



5.2.3. Proyecto 2026/03. Inspecciones programadas en carretera.

En la Comunitat 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, A-3.

Las inspecciones se realizarán en estas carreteras y en zonas próximas a puntos fronterizos u operadores que gestionan traslados transfronterizos.

En todo caso, corresponde a la Guardia Civil de tráfico la realización de las inspecciones en carreteras dado que es la autoridad competente para la parada de vehículos en tránsito, no obstante, las inspecciones podrán ser llevadas a cabo contando con la colaboración del Servicio de Inspección Medioambiental de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, que podrá actuar con el apoyo de agentes de la Unidad del cuerpo nacional de Policía adscrita a la Comunitat Valenciana, principalmente en la entrada y salida de las instalaciones de los operadores de traslados de residuos.

- 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:

Coordinando las inspecciones con aquellas derivadas de la programación anual del Programa para el control y prevención de la contaminación 2026, se hará una selección de las carreteras próximas a las instalaciones objetivo de inspección de aquel programa, estableciéndose día y hora para la inspección en carretera a realizar, en coordinación con los diferentes agentes implicados.

- 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 2026:

- 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:

Para la ejecución del Programa de inspección de traslados transfronterizos 2026, el Servicio de Inspección Medioambiental dispone de técnicos con titulación superior, contando con el apoyo de personal con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos, para el cumplimiento de este programa.

- 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.

5.2.4. Proyecto 2026/04. 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 2026:•

- Número de casos anuales.

- Número de expedientes sancionadores propuestos.

- Recursos:

Para la ejecución del Programa de inspección de traslados transfronterizos 2026, el Servicio de Inspección Medioambiental dispone de técnicos con titulación superior, contando con el apoyo de personal con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos, para el cumplimiento de este programa.

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

6. *Autoridades implicadas y reparto de tareas*

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

La coordinación entre la Comunitat Valenciana y otras Comunidades Autónomas, así como con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, está asegurada a través de la Red REDIA, red de inspección medioambiental, o a través de cualquier otra Red específica que se habilite expresamente para ello.

REDIA es un instrumento para la cooperación e intercambio de experiencia entre los responsables de las inspecciones ambientales de las distintas Comunidades Autónomas, mediante un foro permanente de participación e intercambio de conocimientos y experiencias en materia de inspección ambiental, así como para la realización de proyectos de interés común.

7. *Organización de los recursos humanos y financieros*

Durante el año 2026, las funciones de inspección de traslados transfronterizos de residuos se ejercerán por el equipo inspector formado por personas con titulación superior, asignados al Servicio de Inspección Medioambiental. El personal integrante de este servicio estará asesorado por el personal con conocimientos técnicos del Servicio de Residuos. Al igual que en 2025, los efectivos con los que cuenta actualmente el Servicio de Inspección Medioambiental, permiten la realización de las inspecciones previstas de traslados transfronterizos de la Comunitat Valenciana, garantizando el cumplimiento del programa que se aprueba.

El Servicio de Inspección Medioambiental se encuentra ubicado en calle Democràcia, 77, Ciutat Administrativa 9 d'Octubre, Torre 1 en la ciudad de València.

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, al ser el personal funcional el que realiza las inspecciones, y se dispone de una flota de vehículos oficiales para la realización de las inspecciones *in situ*.

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 Comunitat Valenciana contamos con los siguientes:

- Equipo técnico de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental

- Equipo técnico de la Sección de Calidad Ambiental en servicios territoriales.

- Agentes medioambientales

- Unidad cuerpo nacional de Policía adscrita a la Comunitat Valenciana.

- Agentes de las tres comandancias de la Guardia Civil en la Comunitat Valenciana.

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 del personal de inspección 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 de la Inspección Ambiental, que elaborará el informe final y si procede iniciará el correspondiente expediente sancionador.

La evaluación del cumplimiento del presente Programa de inspección de 2026, así como del resto de programas ejecutados en el marco del Plan de inspección ambiental de la Comunitat Valenciana 2022–2026, se llevará a cabo como parte integrante del próximo Plan de inspección ambiental y del correspondiente Programa de inspección para 2027.