

ACTA DE INSPECCIÓN

D^a [REDACTED], D. [REDACTED] y D. [REDACTED]
[REDACTED], Inspectores del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN),

CERTIFICAN: que se han personado, acompañados de D. [REDACTED], becario del CSN, los días 18 y 19 de septiembre de 2012 en la Central Nuclear de Ascó, emplazada en el término municipal de Ascó (Tarragona). La C.N. de Ascó, cuya propiedad está representada por la Asociación Nuclear Ascó-Vandellós II, A.I.E (ANAV), dispone de Autorización de Explotación concedida por Orden Ministerial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de fecha veintidós de septiembre de dos mil once.

Que la Inspección tenía por objeto comprobar las actuaciones realizadas por el titular en relación a la autorización de puesta en marcha del Almacén Temporal Individualizado (ATI) en el emplazamiento de CN. Ascó (CNASC), de acuerdo con el contenido de la agenda enviada previamente.

Que la visita fue atendida como representantes de ANAV, por D. [REDACTED] (Responsable del Proyecto del ATI – ANAV) y D. [REDACTED] (DST-ANAV), por D. [REDACTED] y D. [REDACTED], de la empresa EEAA, por D^a [REDACTED], de ENRESA, por D. [REDACTED] de la empresa IDOM y otro personal técnico de CNASC, quienes manifestaron conocer y aceptar la finalidad de la Inspección.

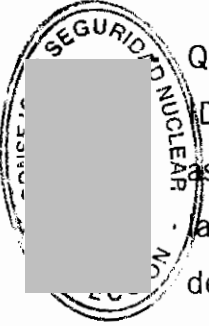
Que los representantes del Titular de la instalación fueron advertidos previamente al inicio de la inspección que el acta que se levante de este acto, así como los comentarios recogidos en la tramitación de la misma, tendrán la consideración de documentos públicos y podrán ser publicados de oficio, o a instancia de cualquier persona física o jurídica. Lo que se notifica a los efectos de que el Titular exprese qué



información o documentación aportada durante la inspección podría no ser publicable por su carácter confidencial o restringido.

Que el Titular manifiesta que, en principio, toda la información o documentación que se aporte durante la inspección tiene carácter confidencial o restringido, y solo podrá ser utilizada a los efectos de esta inspección, a menos que expresamente se indique lo contrario.

Que de la información suministrada por los representantes de ANAV y el personal técnico citado y el de las empresas implicadas en el proyecto de construcción del ATI a requerimiento de la Inspección, así como de las comprobaciones documentales realizadas de la misma, resulta:



Que se mostró a la Inspección el documento INI-034, realizado por la empresa DOM, encargada de la dirección de obra del ATI. En él se recogen, entre otros aspectos, los resultados de rotura a los 28 días de las probetas obtenidas durante la construcción de las losas y la correlación con la resistencia máxima a largo plazo del hormigón. Se habían obtenido dos series complementarias de probetas de cada losa, disponiéndose de 28 probetas que se podrían ensayar con posterioridad para obtener la resistencia máxima a largo plazo del hormigón de las losas, siguiendo la indicación del CSN durante la inspección con acta de referencia CSN/AIN/AS0/12/943. Concretamente se habían ensayado 7 probetas de la losa norte a 204 días y siete probetas de la losa sur a 206 días.

Las probetas ensayadas a los 28 días presentaban una resistencia a la compresión simple entre 22.50 MPa y 28.95 MPa; por lo tanto dentro de los valores de aceptación definidos. Se había realizado la curva de endurecimiento teórico del hormigón (suponiendo la resistencia media), de acuerdo a la norma EHE-08, obteniéndose una capacidad máxima asintótica de 38.20 MPa. Utilizando la misma metodología sobre la probeta resultó tener una resistencia mayor, el valor asintótico es de 43.1 MPa. Incorporando las probetas ensayadas a los 204 y 206 días se obtienen valores coherentes con el comportamiento teórico esperado.

- Que la Inspección se interesó por la razón de definir un valor máximo para la resistencia a compresión del hormigón de la losa a los 28 días como parámetro de diseño, entendiéndose que esta medida es más propia de un parámetro de control. Se instó a CNASC a que aclarara cual es el objetivo final de diseño (resistencia máxima del hormigón de la losa a largo plazo y su relación con la resistencia de los contenedores) del límite fijado por [REDACTED].
- Que se mostró a la Inspección el plano de [REDACTED] 6722, Rev. 3, que recoge la construcción y la disposición general del Foso de Transferencia situado en el ATI de CNASC. En la hoja 2 de 3 se incluye el despiece de los restrictores de movimiento, que según informó el titular, se trata de unas piezas de aluminio en forma de cuña situadas en la periferia de la parte cilíndrica del foso, cuya función es limitar el movimiento lateral del conjunto apilado HI-STORM/HI-TRAC (o [REDACTED] STAR/HI-TRAC utilizando una plataforma auxiliar en este caso).
- Que según manifestaron los representantes del Titular, aunque está contemplada la carga y descarga de los contenedores HI-STORM en el foso, sólo se haría en caso de imposibilidad de realizarlo en el Edificio de Combustible.
- Que se mostró a la Inspección el documento de [REDACTED] HI-2094483 Rev.2, donde se recogen los análisis estructurales del Foso de transferencia y la estabilidad del conjunto apilado en el foso de transferencia ante fenómenos naturales.
- Que respecto a los análisis estructurales relacionados con las tensiones del terreno que soporta el foso de transferencia, recogidos en el Apéndice G, la Inspección preguntó por el motivo del valor utilizado en la capacidad portante del relleno. Según señalaron los representantes de EEAA, el valor está justificado en la nota 13 del plano de [REDACTED] HI-6722 Rev. 3, donde indica cuál debe ser la capacidad portante mínima del relleno.
- Que en relación con los análisis ante fenómenos naturales, tornado e inundación, recogidos en el Apéndice E del antecitado documento, la Inspección preguntó la razón por la que no se habían incorporado dichos resultados al Informe de Solicitud de Puesta en Marcha presentado al CSN por ANAV. Según indicó la representante

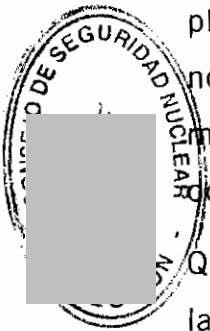


de ENRESA, sí se había solicitado la inclusión de dichos análisis en la revisión 1 del documento de [REDACTED]. El personal de licencia quedó pendiente de resolver esta cuestión.

- Que se mostró a la Inspección el plano general de [REDACTED] 5967, Rev. 3, perteneciente al diseño de la Mating Device 125D, modelo utilizado durante las transferencias de la MPC entre HI-STORM y HI-TRAC. Los planos recogen el ensamblaje y soldado de los diferentes ítems que componen el dispositivo de acoplamiento.
- Que se mostró a la Inspección la especificación de compra de la plataforma de perfil nulo (ZPT en sus siglas en inglés), documento de [REDACTED] c PS-1129 Rev. 3. La Inspección se interesó por la temperatura de diseño especificada para la plataforma. Los representantes del titular manifestaron que el rango de 0 a 100 Fº no viene impuesto por un criterio estructural sino por el valor requerido durante el movimiento de cargas. La Inspección indicó, no obstante, que según aparece en el documento de [REDACTED], el uso de la ZPT estaría restringido a ese rango descrito.

Que la Inspección se interesó por las situaciones accidentales estudiadas durante la operación de la ZPT. Los representantes del titular indicaron que la plataforma está clasificada como no importante para la seguridad ya que ningún fallo analizado compromete la integridad ni la criticidad del combustible. Se había postulado el fallo de los rodillos de la plataforma y del sistema hidráulico de izado para condiciones envolventes a las de CNASC (en concreto se había realizado para la CN de Perry, cuyo diseño de ZPT es análogo y con inputs sísmicos superiores a los de CNASC).

- Que se mostró a la Inspección el documento de [REDACTED] HI-2114833, Rev. 1, relativo a la estabilidad sísmica del conjunto apilado dentro del Edificio de Combustible y en el Foso de Transferencia. Según se indica los apoyos del conjunto se habían modelado con el programa Visual Nastran. El conjunto está formado por tres sólidos distintos: el contenedor HI-STORM, la Mating Device y el HI-TRAC cargado con la MPC. El HI-TRAC actúa como un cuerpo cilíndrico simplemente



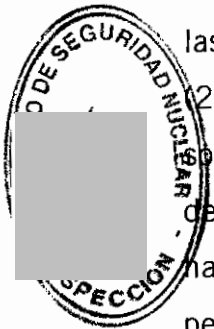
apoyado en la Mating Device. Ésta es solidaria a la parte superior del contenedor HI-STORM, que se comporta como un segundo sólido rígido descansando libre sobre la superficie de apoyo. El contacto entre la superficie de apoyo y el HI-STORM se había modelado mediante dos parámetros: el primero es el coeficiente de rozamiento, que se ha tomado de 0.8 para maximizar el posible vuelco y de 0.2 para maximizar el desplazamiento lateral. Según indicó el titular, ambos valores no son específicos de Ascó sino que corresponden a los utilizados por [REDACTED] en sus procesos de licenciamiento. El segundo parámetro es la rigidez de los elementos muelle del modelo de elementos finitos calculada en el apéndice A. El contacto [REDACTED] TRAC/MD se había modelado mediante un coeficiente de restitución y uno de fricción de manera similar al anterior. Los representantes del titular indicaron que la conexión rígida entre HI-STORM y Mating Device se corresponde con la configuración real, donde ambos elementos van empernados, aunque sin par de [REDACTED] propietario especificado.

Que respecto al input sísmico utilizado en el cálculo, obtenido de los espectros de respuesta de la RG 1.60 de la USNRC escalada a 0.3g, para las mínimas frecuencias calculadas mediante análisis modal con ANSYS de dos modelos de elementos finitos del HI-STORM y HI-STAR respectivamente, la Inspección indicó que el uso de los espectros de la RG. 1.60 en la presente modificación de diseño debería reflejarse en la próxima revisión del Estudio de Seguridad de CN. Ascó, ya que no coincide con los espectros indicados en la sección 3.7.1 de dicho Estudio.

- Que la Inspección se interesó por la ruta de traslado de los contenedores prevista entre el edificio de combustible y el ATI. El titular manifestó que la Dirección de Servicios Técnicos de ANAV había elaborado el documento DST-2011-082 "Evaluación de la capacidad de resistencia de la ruta de traslado del ATI" rev.0 con fecha de aprobación de 27-07-2012 donde se recopilaban las conclusiones de los estudios y evaluaciones realizadas y se definían las medidas adoptadas para evitar daños sobre las estructuras enterradas.

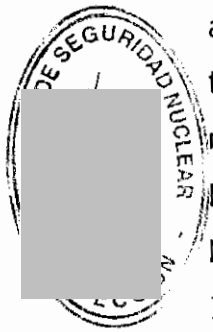
Según se muestra en el informe, el vial de acceso al ATI se había diseñado para una carga consistente en el vehículo de traslado transportando un contenedor de almacenamiento. Asimismo, en el Estudio de Cargas Pesadas original de CNASC, se había analizado la carga de transporte de la tapa de la vasija y de los GGVV, resultando que eran envoltentes de las cargas derivadas del traslado del [REDACTED]. Por lo tanto, las conclusiones de dicho documento eran válidas en los tramos compartidos de ambos traslados. Para los tramos no analizados se realizó un nuevo Estudio de Cargas, con referencia S-M-140-VV Rev. 2, cuyas conclusiones eran que los nuevos tramos analizados eran adecuados cumpliendo ciertas precauciones consistentes en apuntalar una serie de trincheras; incluidas las galerías situadas a la salida de los edificios de combustible de unidad I y II (24/C-146 y 17/2/C-162 respectivamente). Se habían instalado puntales metálicos sobre la proyección de huella del vehículo de traslado aproximadamente a la mitad de la luz de las arquetas. Según informaron los representantes del titular no se había tomado la decisión final acerca de la idoneidad de mantener los puntales permanentemente colocados. La Inspección indicó la necesidad de realizar un análisis para descartar la posible interacción sísmica de los soportes metálicos con sistemas de seguridad en las trincheras.

- Que según informó el titular, el documento DST-2011-082 anteriormente citado no contemplaba la carga de la ZPT a la salida de los edificios de combustible de ambas unidades. Las trincheras 24/C-146 y 17/2/C-162 no eran capaces de soportar la carga conjunta del vehículo de traslado cargado junto con la plataforma, por lo que se había decidido realizar una modificación de diseño en losas exteriores sobre las que irían posicionados los raíles. El titular indicó que revisará el documento DST-2011-082 recogiendo y analizando la solución adoptada en las galerías a la salida de los edificios de combustible ya que es diferente al apuntalamiento inicialmente señalado. Además, en este mismo documento, se analiza el paso del crawler por el tubo [REDACTED] donde se ha colocado un pavimento de hormigón armado con el fin de repartir las cargas y no ejercer una presión excesiva sobre el tubo, la Inspección se interesó por conocer cuál es la función de



este elemento, los representantes de ANAV explicaron que se trata de una tubería de recogida de aguas pluviales.

- Que la Inspección se interesó por la modificación de diseño (PCD 1-31627-6) realizada a la salida del Edificio de Combustible de Unidad I. Los representantes del titular mostraron el documento elaborado por EEAA, 040-064-C-C-00400 Rev. 3, aprobado el 31-07-2012 cuyo objeto es presentar las comprobaciones estructurales necesarias en el área exterior del Edificio de Combustible de unidad I, como consecuencia de las modificaciones realizadas derivadas de los trabajos del proyecto ATI-Ascó para el traslado de los elementos combustibles. La solución adoptada para evitar transmitir cargas a la trinchera 24/C-146, por la que pasan tuberías de sistemas de seguridad, había consistido en la construcción de una losa mixta de acero-hormigón que, sirviendo de apoyo a las placas de rodadura, puentea la galería. Esta losa mixta apoya sobre dos losas de cimentación de hormigón. La losa más cercana a la salida del edificio de combustible se apoya sobre dos filas de 18 micropilotes. La losa de hormigón una vez pasada la trinchera se apoya sobre dos filas de tres pilotes. Según se informó, el diseño de la losa micropilotada había sido realizada por la Ingeniería IDOM, cuyos resultados se habían tenido en cuenta en la elaboración de los cálculos.
- Que el input sísmico utilizado en el cálculo provenía de un valor proporcionado por [REDACTED] para la CN de [REDACTED] cuyo SSE es envolvente del de CNASC. Dicha carga se modelaba como una carga estática debida al impacto de la ZPT sobre el raíl de la losa. Según indicaron los representantes del titular, este valor era muy conservador. La Inspección detectó la ausencia de análisis de la respuesta de la losa mixta frente acciones de carácter dinámico conjuntamente con el movimiento vertical desacoplado de la galería inferior inducido por los movimientos del terreno durante el sismo. Los representantes indicaron que revisarán este documento.
- Que en relación con el valor del desplazamiento vertical del borde de la losa mixta más cercano al Edificio de Combustible, señalado en la comprobación de máxima pendiente, se indicó por parte del representante del titular que el valor corresponde



a la flecha por cabeceo de la losa micropilotada anexa sobre la que apoya la losa mixta, al encontrarse los pilotes excéntricos al centro de la losa. En cuanto a la comprobación de flechas, según el documento, la flecha máxima se produce por la combinación de cargas por el impacto del ZPT cargado debido al sismo, que es de 25 mm; para asegurar que no hay interferencia galería-losa, se picó el recubrimiento de la parte superior de la galería 10-15 mm, esta pérdida de recubrimiento puede facilitar la degradación del techo de la galería, además de inducir una pérdida de adherencia entre el hormigón y las armaduras. La Inspección considera que en la modificación de la evaluación de seguridad se debe analizar cómo se verá afectado el techo de la galería anteriormente citada en ausencia de parte del recubrimiento de las armaduras superiores.

Que la Inspección solicitó a CNASC la evaluación de seguridad de dicho cambio de diseño, ya que la documentación de la que se disponía era relativa a una solución constructiva anterior. Los representantes del titular indicaron que no tenían la documentación del PCD 1-31627 formalmente aprobada con la situación as-built, lo que, según manifestó la Inspección, podría ser constitutivo de un hallazgo de inspección.

- Que según manifestaron los representantes del titular, a la salida del Edificio de Combustible de la unidad II se encuentra la trinchera 17/2/C-162 por la que también pasan equipos de seguridad. En el momento de la inspección ANAV estaba estudiando una solución constructiva para evitar la transmisión de cargas a la trinchera.
- Que la Inspección se interesó por la modificación de diseño (PCD 1-31627-3) relativa a la instalación de los raíles de la plataforma de perfil nulo sobre la losa del edificio de combustible. Se mostro a la Inspección la Notificación de Cambio de Diseño derivada de la PCD 1-31627-3 donde se documenta la solución constructiva finalmente adoptada, que consiste en la instalación de placas de rodadura en lugar de raíles, evitando así cortar parte de las armaduras superiores de la losa del Edificio de Combustible; consecuencia de la modificación de diseño




originalmente planteada. Los representantes del titular mostraron el documento elaborado por EEAA, 040-064-C-C-00100 Rev. 2; cuyo objeto es presentar las comprobaciones estructurales necesarias como consecuencia de las operaciones realizadas sobre el Edificio de Combustible de Unidad I. Las cargas consideradas en los cálculos son análogas a las presentes en el documento 040-064-C-C-00400.

Que por parte de los representantes de CN. Ascó se dieron las facilidades necesarias para el desarrollo de la inspección.

Que con el fin de que quede constancia de cuanto antecede, y a los efectos que señalan las Leyes 15/1980 de 22 de abril de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear y 33/2007 de 7 de noviembre de Reforma de la Ley 15/1980 de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear, la Ley 25/1964 sobre Energía Nuclear, el Reglamento de Instalaciones Nucleares y Radiactivas, el Reglamento de Protección Sanitaria contra las Radiaciones Ionizantes y el Permiso referido, se levanta y suscribe la presente Acta, por triplicado en Madrid y en la sede del Consejo de Seguridad Nuclear, a ocho de octubre de dos mil doce.


1
F-1



TRÁMITE: En cumplimiento con lo dispuesto en el Art. 45 del Reglamento de Instalaciones Nucleares y Radiactivas citado, se invita a un representante autorizado de Central Nuclear de Ascó para que con su firma, lugar y fecha, manifieste su conformidad o reparos al contenido del Acta.

Estamos conformes con el contenido del acta CSN/AIN/AS0/12/961 teniendo en cuenta los comentarios adjuntos.

L'Hospitalet de l'Infant a 21 de diciembre de dos mil doce.



Director General ANAV, A.I.E.

En relación con el Acta de Inspección arriba referenciada, consideramos oportuno realizar las alegaciones siguientes:

- **Hoja 1 de 9, último párrafo.** Comentario.

Respecto de las advertencias contenidas en la carta de transmisión, así como en el acta de inspección sobre la posible publicación de la misma o partes de ella, se desea hacer constar que toda la documentación mencionada y aportada durante la inspección tiene carácter confidencial, afecta a secretos comerciales y además está protegida por normas de propiedad industrial e intelectual por lo que no habrá de ser en ningún caso publicada, ni aún a petición de terceros. Además, dicha documentación se entrega únicamente para los fines de la Inspección. Igualmente, tampoco habrán de ser publicados los datos personales de ninguno de los representantes de la instalación que intervinieron en la inspección.

- **Hoja 3 de 9, párrafo primero.** Información adicional.

En relación con la aclaración solicitada por la Inspección sobre el objetivo último del diseño de la losa a la hora de definir un valor máximo de resistencia del hormigón a los 28 días como parámetro de diseño indicar que finalmente se ha desestimado el movimiento sobre las losas del ATI con dispositivos de izado que no cumplan los criterios especificados en el NUREG-0612 y en la norma ANSI N14.6 siempre que la altura de izado se inferior a 17,8 cm corrigiéndose la base 5.7.4.4 de la Propuesta de Cambio a ETF según lo informado mediante correo electrónico de 14/11/2012.

- **Hoja 3 de 9, párrafo tercero.** Comentario.

Donde dice: "*Que según manifestaron los representantes del Titular, aunque está contemplada la carga y descarga de los contenedores HI-STORM en el foso, solo se haría en el caso de imposibilidad de realizarlo en el Edificio de Combustible*".

Debe decir: "**Que según manifestaron los representantes del Titular, el foso de transferencia está diseñado para realizar las operaciones de transferencia de la MPC entre el HI-STORM y el HI-STAR, aunque el diseño contempla la carga y**

descarga de la MPC entre el HI-STORM y el HI-TRAC, no obstante lo cual esta última operación se realizaría normalmente en el interior del edificio de combustible”.

- **Hoja 4 de 9, párrafo primero.** Información adicional.

En relación con el pendiente de Inspección sobre la incorporación en el Informe de Solicitud de Puesta en Marcha de los análisis ante fenómenos naturales recogidos en el Apéndice E del documento de [REDACTED] HI-2094483 revisión 2 se ha generado la correspondiente PAC en la entrada PAC 12/6783 para su resolución antes del 15/01/2013.

- **Hoja 5 de 9, párrafo primero.** Comentario.

Donde dice: *“Según indicó el Titular, ambos valores no son específicos de Ascó sino que corresponden a los utilizados por Holtec en sus procesos de licenciamiento”.*

Debe decir: **“Según indico el Titular, ambos valores son aplicables a Ascó aunque no específicos de la central, sino que corresponden a los utilizados por [REDACTED] en sus procesos de licenciamiento con el objetivo de disponer de un espectro amplio de valores que permita abarcar, en lo posible, la mayoría de posibilidades que se pueden encontrar en cualquier emplazamiento”.**

- **Hoja 5 de 9, párrafo segundo.** Información adicional.

En relación con la observación de la Inspección para reflejar en la próxima revisión del Estudio de Seguridad de CN Ascó el uso de los espectros de la RG-1.60 en la Modificación de Diseño del ATI indicar que será incorporado según los términos informados mediante correo electrónico de fecha 19/12/201.

- **Hoja 6 de 9, párrafo primero.** Información adicional.

En relación con la decisión pendiente mencionada en el Acta sobre la idoneidad de mantener permanentemente instalados los puntales metálicos sobre la proyección de la huella del vehículo de traslado (CROWLER) indicar que CN Ascó considera los puntales metálicos como elementos temporales según lo recogido en la Revisión 1 del Informe de DST 2012-082 (ICE-12012) enviado al CSN mediante correo electrónico de 08/11/2012.

- **Hoja 6 de 9, párrafo primero.** Información adicional.

En relación con la indicación de la Inspección sobre la necesidad de realizar un análisis para descartar la posible interacción sísmica de los soportes metálicos (puntales) con sistemas de seguridad ubicados en las trincheras colindantes indicar

que dichos análisis se recogen en la Revisión 1 del Informe de DST 2012-082 (ICE-12012) enviado al CSN mediante correo electrónico de 08/11/2012.

- **Hoja 7 de 9, párrafo tercero.** Información adicional.

En relación con la revisión del documento de EEAA 040-064-C-C-00400 revisión 3 de 31-jul-2012 para incluir un análisis de la respuesta de la losa mixta frente a acciones de carácter dinámico conjuntamente con el movimiento vertical desacoplado de la galería inferior inducido por los movimientos del terreno durante el sismo indicar que se trata del documento de EEAA-040-064-F-C-0600 edición 1 que se remitió al CSN mediante correo electrónico de fecha 25/10/2012.

- **Hoja 8 de 9, párrafo primero.** Información adicional.

En relación con la consideración de la Inspección para incorporar en la Evaluación de Seguridad de la PCD-1/31627-6 relativa a la instalación de los raíles a la salida del Edificio de Combustible un análisis de cómo se verá afectado el techo de la galería adyacente en ausencia de parte del recubrimiento de las armaduras superiores indicar que se remitió al CSN la Evaluación de Seguridad 2201 al efecto por correo electrónico de fecha 12/12/2012.

- **Hoja 8 de 9, párrafo segundo.** Información adicional.

En relación con la posibilidad de que la Evaluación de Seguridad de la PCD-1/31627-6 relativa a la instalación de los raíles a la salida del Edificio de Combustible mencionada no contemplara lo finalmente instalado pudiera constituir un hallazgo de inspección por incumplimiento del PG-3.01, indicar que la documentación de esta PCD se formalizó en el mes de noviembre, aprobándose la ESD en CSNC el día 28 y cumplimentando la Hoja de control de Implantación (HCI) de la puesta en servicio el día 29.

DILIGENCIA



En relación con los comentarios formulados en el “**Trámite**” del Acta de Inspección de referencia **CSN/AIN/AS0/12/961**, correspondiente a la inspección realizada a la Central Nuclear de Ascó los días 18 y 19 de septiembre de dos mil doce, los inspectores que la suscriben declaran:



- **Hoja 1 de 9, último párrafo:** Se acepta el comentario, aunque se hace constar que la publicación de Acta no es competencia de los inspectores firmantes.
- **Hoja 3 de 9, párrafo primero:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.
- **Hoja 3 de 9, párrafo tercero:** Se acepta el comentario, que no modifica el contenido del acta.
- **Hoja 4 de 9, párrafo primero:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.
- **Hoja 5 de 9, párrafo primero:** Se acepta el comentario, que no modifica el contenido del acta.
- **Hoja 5 de 9, párrafo segundo:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.
- **Hoja 6 de 9, párrafo primero:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.



- **Hoja 6 de 9, párrafo primero (bis):** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.
- **Hoja 7 de 9, párrafo tercero:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.
- **Hoja 8 de 9, párrafo primero:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.
- **Hoja 8 de 9, párrafo segundo:** El comentario no modifica el contenido del Acta. El comentario aporta información adicional la cual será valorada fuera del ámbito del trámite de este Acta.

Madrid, 16 de enero de 2013

P. A.


Fdo.: 
Inspectora CSN


Fdo.: 
Inspector CSN


Fdo. 
Inspector CSN

