

**JUNTA DE EMPLAZAMIENTO DE INSTALACIONES ENERGÉTICAS DE LA  
COMMONWEALTH DE MASSACHUSETTS**

---

En el asunto de la petición inicial y la solicitud de )  
NSTAR Electric Company d/b/a Eversource )  
Energy de un certificado de impacto ambiental y )  
de interés público )

---

EFSB 22-01

DECISIÓN FINAL

Donna C. Sharkey, Esq.  
Presidente del Consejo de Administración  
30 de noviembre de 2022

Sobre la decisión:

Andrew Greene  
Wayne Wang  
Joan Foster Evans, Esq.

*El Siting Board traduce los materiales a otros idiomas para ayudar a las personas con conocimientos limitados de inglés. El Siting Board ha intentado razonablemente proporcionar una traducción exacta del material original, pero debido a los matices de la traducción a un idioma extranjero, pueden existir pequeñas diferencias. Aunque el Siting Board ha proporcionado versiones traducidas, la versión en inglés es la versión oficial de la decisión del Siting Board.*

APARICIONES:

David S. Rosenzweig, Esq.  
Catherine J. Keuthen, Esq.  
Cheryl A. Blaine, Esq.  
Barry P. Fogel, Esq.  
Keegan Werlin LLP  
99 High Street, Suite 2900  
Boston, MA 02110

PARA: NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy  
Demandante

Sander A. Rikleen, Esq.  
Sherin y Lodgen LLP  
Calle Federal 101  
Boston, MA 02110

A FAVOR de: Anne R. Jacobs, administradora  
Verhunt Realty Trust  
Interventor

Kenneth N. Thayer Esq.  
Lisa C. Goodheart, Esq.  
Sugarman, Rogers, Barshak & Cohen, P.C.  
Calle Merrimac 101  
Boston, MA 02114

y

Nicholas J. Scobbo, Jr.  
Ferriter Scobbo, Rodophele, P.C.  
125 High Street, Suite 2611  
Boston MA 02110

PARA: Channel Fish Company, Inc.  
Interventor

Staci Rubin, Esq.  
Phelps Turner, Esq.  
Anxhela Mile, Esq.  
Fundación de Derecho de la Conservación  
Calle del Verano 62  
Boston, MA 02110

PARA: Fundación de Derecho de la Conservación  
GreenRoots, Inc.  
Interventor

Francis E. O'Brien  
Calle Mendum 43  
Boston, MA 02131

y

Gail C. Miller  
232 Avenida de Oriente  
East Boston, MA 02128  
PARA: Grupo de Residentes de Boston  
Interventor Pro Se

Bruce E. Hopper, Esq.  
C. David Bragg, Esq.  
Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts  
1 Winter Street, 3ª planta  
Boston, MA 02108  
PARA: Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts  
Interventor

La senadora estatal Lydia Edwards, Esq.  
186 London St., Apt. 1  
Boston, MA 02128  
A FAVOR: La senadora estatal Lydia Edwards  
Interventor

Robert. S. Arcangeli, Esq.  
Departamento Jurídico de la Ciudad de Boston  
Ayuntamiento de Boston, sala 615  
Boston, MA 02201  
PARA: Ciudad de Boston  
Participante limitado

Manuel López  
370 East Eagle Street  
East Boston, MA 02128  
PARA: El grupo de 60 empleados  
Participante limitado

Damali Vidot  
140 Highland Street #2  
Chelsea, MA 02150  
POR: Damali Vidot  
Participante limitado

Mary C. Beringer  
Calle San Andrés, 156  
East Boston, MA 02128  
A FAVOR: Mary C. Beringer  
Participante limitado

Emilio N. Favorito  
Calle Saratoga 454  
East Boston, MA 02128  
POR: Emilio N. Favorito  
Participante limitado

Gail C. Miller  
232 Avenida de Oriente  
East Boston, MA 02128  
PARA:Gail C. Miller  
Participante limitado

John Walkey  
63 Putnam Street #1  
East Boston, MA 02128  
POR: John Walkey  
Participante limitado

Roseann Bongiovanni  
Director Ejecutivo  
Chelsea Collaborative, Inc.  
Calle Bell 7  
Chelsea, MA 02150  
PARA: Chelsea Collaborative  
Participante limitado

Julia Ivy  
Calle Lexington 296  
East Boston, MA 02128  
PARA:Julia Ivy  
Participante limitado

Joseph Aponte  
Calle Lexington 294  
East Boston, MA 02128  
POR: Joseph Aponte  
Participante limitado

Eric Burkman  
Calle Lexington 294  
East Boston, MA

POR: Eric Burkman  
Participante limitado

## Índice de contenidos

I. INTRODUCCIÓN .....	1
A. Resumen del procedimiento.....	1
1. Descripción del proyecto/procedimiento inicial.....	1
2. Procedimiento de modificación del proyecto .....	2
3. Alivio solicitado .....	4
B. Jurisdicción .....	6
C. Historia procesal del procedimiento de certificación.....	7
II. PETICIÓN INICIAL .....	13
A. Criterio de revisión .....	13
B. Motivos alegados por la empresa para la concesión de la petición inicial .....	13
1. Retraso indebido de duración indefinida por el PIC de Boston y el Departamento de Parques y Ocio de Boston.....	14
2. La instalación en cuestión no puede construirse debido a la desaprobación, condición o denegación por parte de un gobierno local .....	17
C. Posiciones de las partes.....	18
D. Análisis de los motivos alegados por la empresa para conceder la petición inicial .....	19
E. Decisión sobre la petición inicial.....	20
III. APLICACIÓN .....	20
A. Criterio de revisión .....	20
B. Alcance y calendario de este procedimiento de certificación.....	22
1. Necesidad y alternativas del proyecto .....	22
2. Otros emplazamientos .....	23
3. Calendario de la decisión sobre el certificado .....	25
C. Necesidad de la instalación.....	27
1. Requisitos del certificado .....	27
2. Presentación de la empresa y pruebas adicionales del expediente sobre la necesidad..	27
3. Posiciones de las partes .....	40
4. Análisis y resultados.....	47
D. Alternativas del proyecto .....	60
1. Posición de la empresa .....	60
2. Pruebas adicionales del expediente sobre las alternativas del proyecto.....	62
3. Posiciones de las partes .....	76
4. Análisis y resultados.....	77

E.	Compatibilidad con la protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad pública.....	89
1.	Requisitos del certificado y conclusiones anteriores.....	89
2.	Registro y posición de la empresa.....	91
3.	Posiciones de las partes.....	104
4.	Análisis y resultados.....	112
F.	Conformidad con las leyes y razonabilidad de la exención en virtud de las mismas.....	119
1.	Capítulo 91 Proyecto de licencia de navegación.....	119
2.	Justicia medioambiental y acceso lingüístico.....	159
3.	Conclusión sobre la conformidad con las leyes y el carácter razonable de la exención	188
G.	Interés público, conveniencia o necesidad.....	189
1.	Posiciones de las partes.....	189
2.	Análisis y resultados.....	192
H.	Representación del esfuerzo de buena fe.....	194
1.	Posiciones de las partes.....	195
2.	Análisis y resultados.....	196
I.	Decisión sobre la solicitud.....	198
J.	Alcance del certificado.....	198
1.	Posiciones de las partes.....	199
2.	Análisis y resultados.....	200
IV.	CONCLUSIÓN.....	203
	<b>Apéndice A: Subestación con diseño potencial de terracota.....</b>	<b>205</b>
	<b>Anexo A de la Decisión Final en EFSB 22-01.....</b>	<b>206</b>
I.	ALCANCE DEL CERTIFICADO.....	206
II.	APROBACIONES.....	207
III.	CONDICIONES.....	208
	<b>ANEXO 1.....</b>	<b>210</b>
	<b>ANEXO 2.....</b>	<b>211</b>
	<b>ANEXO 3.....</b>	<b>212</b>
	<b>ANEXO 4.....</b>	<b>214</b>
	<b>ANEXO 5.....</b>	<b>215</b>
	<b>ANEXO 6.....</b>	<b>217</b>
	<b>ANEXO 7.....</b>	<b>219</b>

<b>ANEXO 8</b> .....	220
<b>ANEXO 9</b> .....	222
<b>ANEXO 10</b> .....	224
<b>ANEXO 11</b> .....	226
<b>ANEXO 12</b> .....	228
<b>ANEXO 13</b> .....	230
<b>ANEXO 14</b> .....	232

### Resumen de la decisión final

Tras las aprobaciones por parte de la Junta de Colocación del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea en Eversource [2017](#), y una reubicación de 190 pies de la Subestación de East Boston ("Subestación") en [Eversource 2021](#), Eversource solicitó que la Junta de Colocación concediera todas las aprobaciones estatales y locales (un "Certificado") necesarias para construir la Subestación. Eversource alega que la Comisión de Mejoras Públicas de Boston y el Departamento de Parques y Recreación de Boston han retrasado indebidamente y condicionado inadecuadamente los permisos necesarios, lo que llevó a Eversource a solicitar un Certificado que contenga 14 permisos y aprobaciones estatales y locales necesarios para la construcción de la Subestación. La Decisión Final ("Decisión Final") aprueba el Certificado solicitado para garantizar que la Subestación pueda construirse para atender una necesidad inmediata de recursos eléctricos adicionales para mantener un servicio fiable en la zona de Chelsea/East Boston.

Este procedimiento incluye una amplia revisión de los expedientes de los dos procedimientos anteriores y nuevas pruebas y argumentos presentados por Eversource, y los intervinientes Conservation Law Foundation/GreenRoots, el Boston Resident's Group y el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts, sobre si la solicitud de certificado está (1) está respaldada por la constatación de la necesidad de la subestación, y está justificada en comparación con las alternativas locales del proyecto, como la eficiencia energética, la generación fotovoltaica y los sistemas de almacenamiento de energía en baterías; (2) es compatible con la protección del medio ambiente, la salud pública y las consideraciones de seguridad pública; (3) está en conformidad con las leyes estatales y locales y las exenciones son razonables; (4) es coherente con el interés público, la conveniencia y la necesidad; y (5) es coherente con un esfuerzo de buena fe por parte de Eversource para obtener los permisos solicitados de los organismos estatales y locales que normalmente emiten estos permisos. La decisión final considera que la solicitud de certificado cumple todos los requisitos necesarios para su aprobación por parte del Consejo de Administración.

Sobre la base de los requisitos legales para los certificados, la Junta de Asignación de Recursos consideró de nuevo en este procedimiento si la subestación es necesaria. La decisión final concluye que, en condiciones de contingencia que implican la posible pérdida de un transformador en la subestación de Chelsea, la zona de Chelsea/East Boston no tendrá capacidad suficiente para atender los picos de carga de verano en 2024, con una gravedad cada vez mayor hasta 2031 y más allá, dado el crecimiento previsto de la carga, incluida la reurbanización propuesta de Suffolk Downs en East Boston/Revere. La Junta de Asignación de Recursos optó también por examinar de nuevo las alternativas a la subestación y determinó que ninguna de ellas, por sí sola o en combinación, podría satisfacer las necesidades energéticas de Chelsea/East Boston de forma fiable, con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible.

La Decisión Final revisó los requisitos de Justicia Ambiental ("EJ") y de acceso al idioma en la legislación, reglamentos y políticas recientemente promulgadas y determinó que la Junta de

Ubicación siguió todos los requisitos aplicables al revisar la Solicitud de Certificado que involucra a las comunidades EJ de Chelsea y East Boston. La decisión final considera que los beneficios ambientales y energéticos de la subestación son mayores que las cargas, y que el certificado cumple con la necesidad y conveniencia pública, y recomienda que sea concedido por la Junta de Ubicación, con condiciones.

La Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de Massachusetts ("Junta de Ubicación" o "Junta") por la presente concede (1) la Petición Inicial, y (2) la Solicitud de NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o "Compañía") para un Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público para construir una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la Compañía en East Boston, Massachusetts (la "Subestación East Eagle" o la "Subestación").

## I. INTRODUCCIÓN

De conformidad con G.L. c. 164, §§ 69K - 69O (el "Estatuto del Certificado") y 980 CMR §§ 6.00 et seq.<sup>1</sup> Eversource presentó ante el Siting Board una Petición Inicial y una Solicitud para obtener un Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público (el "Certificado") que incluiría todos los permisos, aprobaciones, licencias, certificados y otras formas de autorización estatales y locales que son necesarios para construir una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la empresa en East Boston previamente aprobado por el Siting Board. El Certificado, que se adjunta a la presente Decisión como Anexo A, tiene el efecto de conceder los permisos y aprobaciones solicitados, con las condiciones que se exponen en el presente documento.<sup>2</sup>

### A. Resumen del procedimiento

#### 1. Descripción del proyecto /Procedimiento original

El 1 de diciembre de 2017, el Siting Board emitió una decisión final en la que se aprobaba, con condiciones, la petición de Eversource para construir un proyecto de transmisión eléctrica

---

<sup>1</sup> De conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de la Junta de Administración que rigen las solicitudes de certificados, cualquier empresa de electricidad, gas o petróleo que se proponga construir o explotar una instalación energética jurisdiccional aprobada por la Junta de Administración en Massachusetts puede solicitar un certificado a la Junta de Administración si, entre otras cosas, el solicitante se ve impedido o retrasado en la construcción de la instalación debido a una decisión adversa de un organismo estatal o local en materia de permisos o a un retraso indebido del organismo. Véase G.L. c. 164, § 69K; 980 CMR 6.02(2)(b). El certificado, si se concede, tiene el efecto legal de otorgar el permiso en cuestión. G.L. c. 164, § 69K.

<sup>2</sup> Las citas del expediente y del escrito se refieren al expediente desarrollado en este Procedimiento de Certificación, a menos que se indique lo contrario.

("Proyecto") con dos componentes principales: (1) una nueva línea de transmisión subterránea de 115 kilovoltios ("kV") compuesta por dos segmentos: una línea de aproximadamente 3,2 millas desde la subestación Mystic de la Compañía en Everett hasta una parcela propiedad de la Compañía en East Eagle Street en East Boston ("Línea East Eagle-Mystic"), y una línea de aproximadamente 1.5 millas desde la parcela de East Eagle Street hasta la subestación de Chelsea de la Compañía en Chelsea ("Línea East Eagle-Chelsea") (en conjunto, las "Nuevas Líneas"); y (2) una nueva subestación de 115/14 kV que estaría situada en el barrio de Eagle Hill de East Boston. La subestación de East Eagle, tal y como se aprobó originalmente, se ubicaría en un terreno propiedad de la empresa en el 338 de East Eagle Street en East Boston ("terreno original"), una porción subdividida de 16.800 pies cuadrados de una parcela más grande propiedad de la ciudad de Boston ("parcela de la ciudad").

Las nuevas líneas se conectarían en la subestación East Eagle propuesta en East Boston, y proporcionarían efectivamente un nuevo enlace de transmisión entre la subestación Mystic y la subestación Chelsea para dar servicio a la zona de carga Chelsea/East Boston/Lynn. <sup>3</sup>[NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04/D.P.U. 14153/14-154-, en 3](#) (2017) ("[Eversource 2017](#)") (el procedimiento del Siting Board en el que la Junta aprobó el Proyecto se denomina aquí "Procedimiento original"). Las Nuevas Líneas también proporcionarían un suministro de transmisión para 3,6 millas de nuevos alimentadores de distribución de 14 kV desde la Subestación East Eagle para servir a los clientes en East Boston. [Id.](#) en 34.

Una de las condiciones que la Junta impuso al Proyecto en el Procedimiento Original fue exigir a Eversource "que iniciara conversaciones con la Ciudad de Boston, centrándose en la capacidad de la Compañía para reubicar la Subestación East Eagle en la Parcela de la Ciudad." [Eversource 2017 en 91-92](#), 167.

## 2. Procedimiento de modificación del proyecto

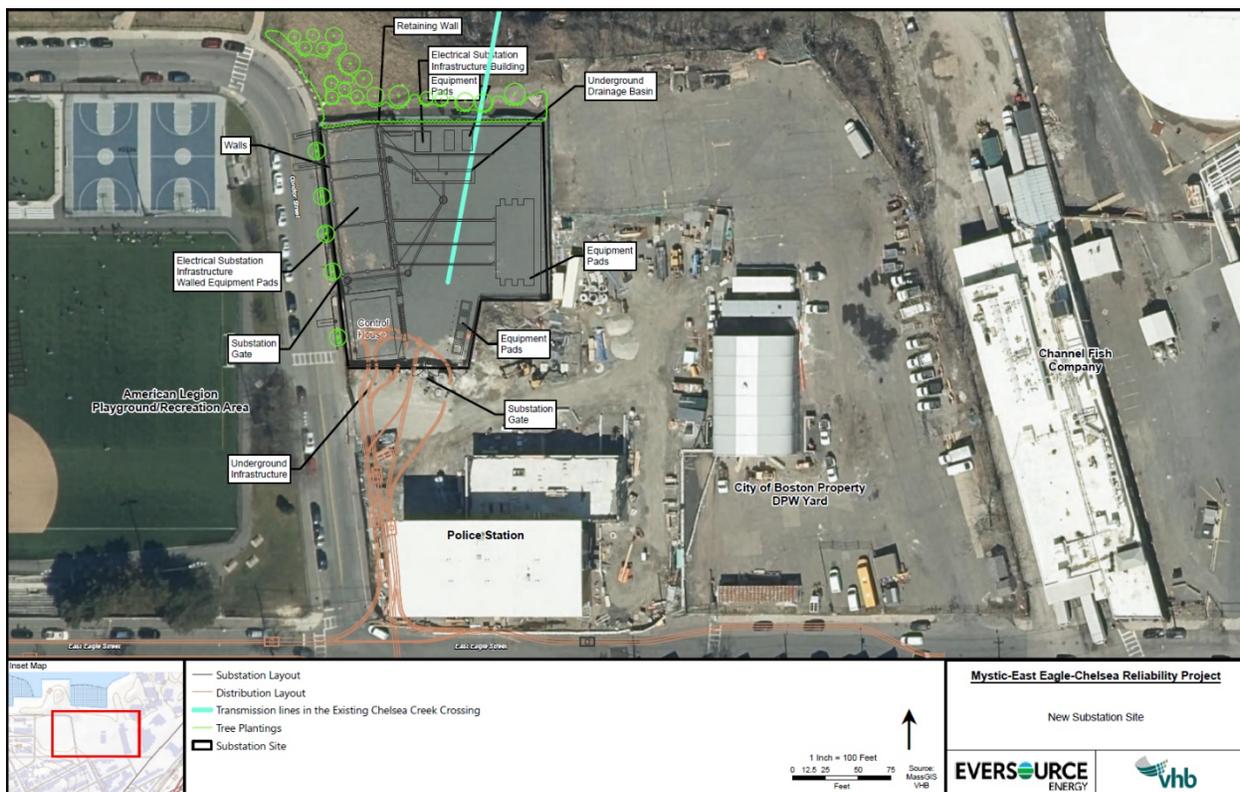
El 15 de noviembre de 2018, Eversource presentó a la Junta de Ubicación un aviso de presentación de cambio de proyecto ("Procedimiento de cambio de proyecto") en el que la Compañía solicitó un cambio en la ubicación de la Subestación East Eagle, del lado este al lado

---

<sup>3</sup> La empresa ya ha construido las nuevas líneas en Chelsea y Everett, las ha conectado en Chelsea y ya están en servicio ([Exh. EV-2, en 4](#)).

oeste de la Parcela de la Ciudad en 400 Condor Street, un lote de 27,389 pies cuadrados, 190 pies al oeste del Sitio Original ("Nuevo Sitio") (Exh. EV-1, en 6-7). El nuevo emplazamiento, al igual que el emplazamiento original, estaría situado en su totalidad dentro de la parcela municipal (idem). La subestación propuesta en el nuevo emplazamiento contendría los mismos componentes que se propusieron para el emplazamiento original (id. en 6). Sin embargo, dado que un cruce de banco de conductos existente bajo Chelsea Creek ("Chelsea Creek Crossing") se encuentra directamente debajo del Nuevo Sitio después de tomar tierra, las Nuevas Líneas podrían conectarse directamente a la Subestación en lugar de ser dirigidas bajo East Eagle Street y Condor Street hasta el Sitio Original (id. en 8). El 26 de febrero de 2021, el Consejo de Administración aprobó el traslado de la subestación de East Eagle del emplazamiento original al nuevo, con condiciones. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021) ("Eversource 2021").

**Figura 1: Vista general del emplazamiento de la subestación.**



Fuente: Aviso de Adjudicación y Audiencia Adjudicativa.

### 3. Alivio solicitado

El 16 de febrero de 2022, Eversource presentó una Petición y Solicitud Inicial ante la Junta de Ubicación de conformidad con el Estatuto de Certificados. En su solicitud, Eversource argumenta que el ejercicio de la autoridad de certificación de la Junta de Ubicación es necesario porque, a pesar de los esfuerzos de buena fe de la empresa, la tramitación y la concesión de las aprobaciones estatales y locales necesarias para construir la subestación se han retrasado indebidamente y se han condicionado de forma inapropiada (Exh. EV-2 en 1). Eversource busca un Certificado integral de la Junta de Ubicación, que represente un conjunto de todos los permisos, aprobaciones, licencias, certificados u otras formas de autorización estatales y locales restantes que se aplicarían al Proyecto en las ciudades de Boston y Chelsea que se han solicitado, pero que aún no han sido obtenidos en forma definitiva y no apelable por Eversource (Exh. EV-2 en 28).

Los siguientes permisos y aprobaciones solicitados en la Petición y Solicitud Inicial, emitidos normalmente por los organismos identificados a continuación, son objeto de este Procedimiento de Certificación:

1. **Departamento de Parques y Actividades Recreativas de la Ciudad de Boston** ("BPRD") (la "Aprobación de Parques y Actividades Recreativas de Boston") Una aprobación para los edificios y estructuras que se construyen o modifican a menos de 100 pies de un parque o vía pública, de conformidad con la Sección 7 del Código Municipal de Boston- 4.11 ([Exh. EV-1, en 12-13](#));
2. **Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston** ("PIC") (colectivamente, con las aprobaciones enumeradas como 3 y 4 a continuación, las "aprobaciones PIC de Boston") Una aprobación de una servidumbre peatonal de la calle Condor, que autoriza el acceso público a lo largo de partes de una acera que se extiende a la propiedad privada ([Exhs. EV-1, en 13; EFSB-P-11, en 5](#));
3. **City of Boston PIC** An approval of grants of location for new duct banks, conduits and manholes in a public way (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street, and Chelsea Street), que autorizan la instalación de infraestructuras de servicios públicos en un lugar concreto de la vía pública ([Exhss. en 13; EFSB-P-11, en 5](#));
4. **Ciudad de Boston PIC** Una aprobación de un Plan de Reparación Especifico para la calle Cónдор, que autoriza las obras/reparaciones de una acera pública, incluyendo un corte de acera para el acceso de vehículos, la instalación de árboles de calle propuestos, la reubicación de una farola y bocas de incendio y la restauración de la acera ([Exhs. EV-1, en 13; EFSB-P-11, en 5](#));
5. **Departamento de Servicios de Inspección de la Ciudad de Boston** ("DSI de Boston") Una aprobación de un permiso de cimentación, que autoriza la construcción de cimientos de edificios y estructuras; y un permiso de construcción, que autoriza la construcción de edificios y estructuras ([Exhs. EV-1, en 19-20; EFSB-P-11, en 7](#));
6. **Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston** ("DPW de Boston") Una aprobación de un permiso de excavación de calles (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street, Saratoga Street y Chelsea Street), que permite a la empresa abrir la calle mediante la excavación y obtener detalles de la policía para el control del tráfico ([Exhs. EV-1, en 21; EFSB-P-11, en 8](#));
7. **DPW de Boston** Una aprobación de un permiso de ocupación de calles y alcantarillas (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street y Chelsea Street), que permite la instalación de bancos de conductos y la conexión con el alcantarillado y los desagües pluviales ([Exhs. EV-1, en 13; EFSB-P-11, en 8](#));
8. **DPW de Boston** Una aprobación de un permiso de ocupación de la acera (calle Cónдор); que permite la instalación de bancos de conductos y la conexión al alcantarillado y a los desagües pluviales dentro de las zonas de la acera ([Exhs. EV-1, en 21-22; EFSB-P-11, en 8](#));

9. **Comisión de Aguas y Alcantarillado de la Ciudad de Boston ("BWSC")** Aprobación de un permiso de aguas pluviales de construcción, que aprueba el vertido de aguas pluviales de una obra de construcción a las aguas de los Estados Unidos dentro de la ciudad de Boston (Exhss. en 21-22; [EFSB-P-11, en 9](#));
10. **BWSC** Una aprobación de un permiso de descarga de aguas de construcción, que aprueba la descarga de aguas subterráneas de una obra a la infraestructura de la ciudad de Boston (Exhs. [EV-1, en 21-22](#); [EFSB-P-11, en 8](#));
11. **BWSC** Una aprobación de una solicitud de servicios generales, necesaria para conectar los servicios de agua o alcantarillado a un emplazamiento (Exhs. [EV-1, en 21](#); [EFSB-P-11, en 9](#));
12. **Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Chelsea ("Chelsea DPW")** Una aprobación de un permiso de ocupación de la calle (Willow Street), que permite a la empresa ocupar un espacio en la calle para un propósito específico y obtener detalles de la policía para el control del tráfico (Exhs. [EV-1, en 20-21](#); [EFSB-P-11, en 7](#));
13. **Departamento de Protección Medioambiental de Massachusetts ("MassDEP")** Aprobación de una licencia de vías navegables según el capítulo 91 y su reglamento de aplicación en 310 CMR 9.00. Una Licencia de Vías Navegables autoriza las estructuras en las tierras de marea rellenas y fluidas de la Commonwealth (Exhs. [EV-1-1, en 18EFSB-P-11, en 1](#)); y
14. **MassDEP** Una aprobación de una Orden de Condiciones de Sustitución ("SOC") en virtud de la Ley de Protección de los Humedales de Massachusetts ("WPA"), G.L. c.131, § 40, y 310 CMR 10.00, que autoriza las obras en zonas de recursos de humedales jurisdiccionales sujetas a la WPA (Exhs. [EV-1, en 18](#); [EFSB-P-11, en 3](#)).<sup>4</sup>

#### B. Jurisdicción

Eversource presentó su petición y solicitud iniciales de un certificado en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K - 69O y 980 CMR 6.00 et seq. De acuerdo con estas disposiciones, cualquier empresa de electricidad, gas o petróleo que se proponga construir o explotar una instalación energética jurisdiccional aprobada en Massachusetts puede solicitar un certificado a la Junta de Emplazamiento si el solicitante se ve impedido o retrasado en la construcción de la instalación debido a una decisión adversa de un organismo estatal o local en materia de permisos o a un

---

<sup>4</sup> Eversource solicitó originalmente una Orden Final de Condiciones ("OOC") en virtud de la Ordenanza de Humedales de Boston, normalmente emitida por la Comisión de Conservación de la Ciudad de Boston (Exh. [EV-2, en 7](#)). En su escrito, la empresa declaró que, tras haber agotado todos los derechos de apelación en los tribunales de Massachusetts, retiraba su solicitud de que se incluyera la OOC (en virtud de la Ordenanza sobre humedales de Boston) en el Certificado ([escrito de la empresa, en 63](#)).

retraso indebido del organismo. Véase G.L. c. 164, § 69K; véase también, [NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 18-03](#), en 3-4 (2019) ("Woburn-Wakefield"); [Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 18-05](#), en 3-4 (2019) ("Sagamore"); [Cape Wind Associates, LLC, EFSB 07-8](#), en 3 (2009) ("Cape Wind"). El certificado, si se concede, tiene el efecto legal de otorgar el permiso en cuestión, y puede conceder también permisos adicionales para el proyecto. Véase [Alliance to Protect Nantucket Sound, Inc. v. Energy Facilities Siting Board](#), 457 Mass. 663 ("Alliance II"); [City Council of Agawam v. Energy Facilities Siting Board](#), 437 Mass. 821 (2002) ("Agawam"); véase también [Town of Winchester v. Energy Facilities Siting Board](#), 98 Mass. App. Ct. 1101 (Tribunal de Apelación 2020) ("Winchester").

La Junta de Clasificación toma una decisión sobre una solicitud de certificado para una instalación de acuerdo con la legislación vigente, incluyendo: (1) G.L. c. 164, § 69L (que requiere que una solicitud contenga cierta información y declaraciones); (2) G.L. c. 164, § 69O (que requiere que la Junta de Asignación de Espacios incluya cuatro conclusiones y opiniones específicas en su decisión sobre una solicitud); y (3) G.L. c. 164, § 69H (que requiere que la Junta de Asignación de Espacios aplique las políticas energéticas de su estatuto para proporcionar un suministro energético fiable a la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible).

### C. Historia del procedimiento del procedimiento de certificación

El 16 de febrero de 2022, la empresa presentó tanto una petición inicial como una solicitud a la Junta de Administración para obtener un certificado de conformidad con G.L. c. 164, §§ 69K - 69O (Exhs. EV-1; EV- 2). El 23 de febrero de 2022, de conformidad con la norma 980 CMR 6.02(4), el presidente de la Junta de Clasificación aplazó la decisión de la Junta sobre la petición inicial para que se considerara y revisara al mismo tiempo que la solicitud (véase la [decisión sobre la petición inicial](#)). El procedimiento consolidado, denominado en lo sucesivo "Procedimiento de certificación", fue designado como EFSB 22-01.

El 8 de marzo de 2022, el Siting Board emitió un Aviso de Adjudicación y Audiencia Adjudicativa (el "Aviso") en el que anunciaba que el 30 de marzo de 2022 se llevaría a cabo una audiencia pública a distancia con comentarios y, si fuera necesario, se reanudaría el 31 de marzo

de 2022.<sup>5</sup> El Aviso también establecía el 19 de abril de 2022 como fecha límite para que las personas u organizaciones que quisieran participar en el Procedimiento de Certificación como interventores o participantes limitados presentaran una petición a la Junta de Administración, y también para la presentación de comentarios por escrito sobre la Petición Inicial y la Solicitud de la Compañía.

De acuerdo con las instrucciones del Presidente, la Compañía hizo que el Aviso se publicara: (1) en inglés en la edición del 16 de marzo de 2022 del East Boston Times-Free Press; (2) en español en la edición del 17 de marzo de 2022 de El Mundo; y (3) y en español en la edición del 18 de marzo de 2022 de El Planeta. Véase G.L. c. 164, § 69L; 980 CMR 6.03(2). El 11 de marzo de 2022, se enviaron copias de la Notificación en inglés, español, portugués y árabe por correo de primera clase a (1) todos los propietarios de bienes inmuebles en un radio de un cuarto de milla de los límites del emplazamiento de la subestación, incluidos los propietarios individuales de condominios residenciales, según se determinó en base a las listas de impuestos de los asesores aplicables más recientes; y (2) todas las direcciones de correo de EE.UU. en un radio de un cuarto de milla de los límites del emplazamiento de la subestación, elaboradas a partir del visor de parcelas fiscales de la ciudad de Boston y de la base de datos del Sistema de Información Geográfica de la ciudad de Chelsea (en conjunto, la "Lista de colindantes") (Exh. EV-4). El 11 de marzo de 2022, la empresa también envió copias de la notificación en inglés, español, portugués y árabe por correo de primera clase a (1) las listas de servicios para los Procedimientos Original y de Cambio de Proyecto; (2) cada agencia estatal y local con autoridad sobre los permisos que la Compañía está solicitando; (3) el Alcalde de la Ciudad de Boston, el Administrador de la Ciudad de Chelsea, el Presidente y todos los Consejeros de la Ciudad de Boston y Chelsea; (4) el Secretario de cada Oficina Ejecutiva de la Mancomunidad; (5) la Oficina del Fiscal General; y (6) la Oficina del Secretario de Estado. Véase G.L. c. 164, § 69L; 980CMR 6.03(2). También se proporcionaron copias de la petición inicial y la solicitud de la empresa por vía electrónica a estas mismas personas y entidades (Exhh. EV-4). La Junta de Administración notificó por separado a

---

<sup>5</sup> La Ley de Certificados y la normativa de la Junta de Administración exigen que la Junta de Administración permita que se hagan comentarios públicos sobre una solicitud de certificado y que se celebre una audiencia de pruebas, pero la Junta de Administración no está obligada a celebrar una audiencia de comentarios públicos en un procedimiento de certificado. Véase G.L. c. 164, § 69M; 980 CMR 6.04; véase también Winchester en 3-4.

cada una de las agencias estatales y locales con autoridad sobre los permisos que la empresa solicita en el Procedimiento de Certificación y a las organizaciones comunitarias.

El 11 de marzo de 2022, se entregaron en mano copias de la Notificación en inglés, español, portugués y árabe, así como de la presentación del Certificado, en la Oficina del Secretario de la Ciudad de Boston, en la Biblioteca Pública de East Boston y en la Biblioteca Pública de Chelsea, y el 14 de marzo de 2022, en la Oficina del Secretario de la Ciudad de Chelsea, con la solicitud de publicar la Notificación hasta el 19 de abril de 2022, y de poner la Petición Inicial y la Solicitud a disposición del público durante el horario de atención al público hasta que la Junta de Administración emita una Decisión Final en este Procedimiento de Certificación ([Anexo EV-4](#)). El 14 de marzo de 2022, la empresa también publicó la petición y solicitud iniciales en su sitio web para el proyecto de fiabilidad Mystic-East Eagle Chelsea ([anexo EV-4](#)).<sup>6,7</sup>

La Junta realizó una audiencia de comentarios públicos a distancia el 30 de marzo de 2022. La audiencia de comentarios públicos incluyó interpretación simultánea al español. La Junta de Ubicación publicó las grabaciones de la audiencia de comentarios públicos y la transcripción, tanto en inglés como en español, en el sitio web de la Junta de Ubicación y en la Sala de Archivos Electrónica después de la audiencia. En la audiencia de comentarios públicos, la Junta de Clasificación escuchó los comentarios de la senadora estatal Lydia Edwards, del personal del representante estatal Adrian Madaro y de la congresista de Massachusetts Ayanna Pressley, y del BPRD. La Junta de Asignación también escuchó a miembros de organizaciones comunitarias como la Asociación Cívica de Eagle Hill, GreenRoots, la Unitaria Universalista MassAction,

---

<sup>6</sup> Véase <https://www.eversource.com/content/ema-c/residential/about/transmission-distribution/projects/massachusetts-projects/mystic---east-eagle---chelsea-reliability-project>.

<sup>7</sup> El Consejo de Administración también mantiene una página web específica para este expediente que proporciona acceso a los documentos clave, incluyendo la Petición Inicial y la Solicitud, las notificaciones, la descripción del Proyecto, las transcripciones de las audiencias y las grabaciones de vídeo, las fechas clave en el calendario de procedimiento, un enlace a la Sala de Archivos Electrónica para el expediente del Consejo de Administración con publicaciones de todos los materiales presentados ante y por el Consejo de Administración, y enlaces a los dos expedientes anteriores del Consejo de Administración para el Proyecto. Se puede acceder a la página web en <https://www.mass.gov/info-details/east-eagle-certificate>.

Community Action Works, la Red de Ayuda Mutua de East Boston, la Red de Servicios Públicos de East Boston, Mass Interfaith Power and Light y numerosos residentes de la zona del proyecto. Los residentes que intervinieron en la audiencia plantearon diversas preocupaciones en relación con la ubicación del emplazamiento de la subestación en un barrio de justicia ambiental; las cargas que otras instalaciones comerciales e industriales existentes imponen a la comunidad; el escepticismo en relación con las previsiones anteriores sobre la necesidad de la subestación; la falta de espacios verdes en la zona; la necesidad de un análisis de referencia acumulativo de los impactos ambientales existentes en la comunidad; la falta de respuesta de la empresa y de los anteriores funcionarios locales a las aportaciones de la comunidad en relación con el proyecto; los servicios lingüísticos y la notificación en relación con el proyecto proporcionados por la Junta de Colocación y la empresa; la necesidad de explorar alternativas para satisfacer las necesidades de la comunidad; los posibles impactos en el medio ambiente, la salud pública y la seguridad relacionados con el proyecto; la necesidad de explorar ubicaciones alternativas que puedan satisfacer mejor las preocupaciones de la comunidad; una iniciativa electoral de la ciudad de Boston en oposición al proyecto; las preocupaciones por las inundaciones, las mareas de tempestad y el aumento del nivel del mar; los impactos de la construcción; los cierres de calles; la proximidad de la ubicación del proyecto a un parque local; y las posibles preocupaciones de seguridad relacionadas con la proximidad del almacenamiento de combustibles y el uso de aceite para transformadores en la subestación. La Junta de Selección también recibió numerosos comentarios por escrito sobre muchas de las mismas preocupaciones.

La senadora estatal Lydia Edwards y el MassDEP presentaron peticiones para intervenir en el procedimiento de certificación. La Conservation Law Foundation presentó una moción para cambiar su estatus de participante limitado a interventor y sus abogados se presentaron en nombre de GreenRoots, un interventor existente que participó en el procedimiento de cambio de proyecto (juntos "CLF/GR"). A todos estos peticionarios se les concedió la condición de parte de pleno derecho ([Ruling on Motions to Intervene and Motion for Limited Participant Status, EFSB 22-01, 6 de mayo de 2022](#)). El Boston Residents Group ("BRG") presentó una petición de intervención de conformidad con G.L. c. 30A, § 10A y 980 CMR 1.05(1)(c), que fue concedida; sin embargo, de conformidad con G.L. c. 30A, § 10A, y la normativa de la Junta de Clasificación, el alcance de las cuestiones que puede abordar la BRG se limita a la cuestión de los daños al medio ambiente y a la eliminación o reducción de dichos daños, tal como se definen en G.L. c. 214, § 7A ([id.](#)). La

petición independiente de intervención de Gail Miller fue denegada por el Presidente ([id.](#)). La solicitud de la ciudad de Boston de participar como participante limitado fue aceptada ([id.](#)). Además, todas las partes del procedimiento original y del procedimiento de modificación del proyecto mantuvieron automáticamente la condición que les había concedido anteriormente la Junta de Administración ([id.](#)).

La Junta de Ubicación realizó ocho días de audiencias probatorias el 17 de mayo de 2022 y el 13, 15, 17, 21, 22, 23 y 27 de junio de 2022. Eversource presentó el testimonio de los siguientes testigos de la empresa en apoyo de su presentación: Craig Hallstrom, Presidente de Operaciones Eléctricas Regionales de Eversource para Connecticut y Massachusetts; Erin Engstrom, Directora de Asuntos Regulatorios; Lavelle Freeman, Directora de Planificación del Sistema de Distribución; Juan Martínez, Gerente de Planificación del Sistema de Distribución; Daniel Ludwig, Gerente del Grupo de Previsión de Ventas e Ingresos; Nicole Bowden, Gerente de Justicia Energética y Asociaciones Estratégicas, Relaciones Comunitarias; Meredith Boericke, Gerente Senior de Servicios de Proyectos; John Zicko, Director de Ingeniería de Proyectos de Capital; Christopher Newhall, Especialista Senior en Medio Ambiente; David Petersile, Gerente Senior de Proyectos, División de Construcción/Diseño/Edificación de Burns & McDonnell; y el Dr. Dwight Dunk, Director y Codirector de la Práctica de Ciencias Costeras y Marinas de Epsilon Associates, Inc.

El MassDEP presentó un testimonio previo y presentó a Christine Hopps, Directora Adjunta del Programa de Regulación de Vías Navegables del MassDEP. La senadora Lydia Edwards, la Dra. Elizabeth Stanton, el profesor Marcos Luna, Brian Chee, Roseann Bongiovanni, Sandra Alemán-Nijjar y John Walkey presentaron un testimonio previo y comparecieron en nombre de CLF/GR. Ben Downing, la Dra. Brita Lundberg, la concejala de Boston Ruthzee Louijeune, Penn Loh, Juliana Manitz, Tania del Río y Heather O'Brien presentaron un testimonio previo en nombre de BRG. Tania del Río no compareció para adoptar su testimonio presentado ni responder a las preguntas durante las audiencias. Las partes acordaron que su testimonio escrito se incluiría como parte del expediente probatorio en este procedimiento ([Tr. 7, en 1269-1271](#)). Todos los demás testigos comparecieron bajo juramento y fueron sometidos a un interrogatorio. La Junta de Clasificación y las partes llevaron a cabo cinco rondas de pruebas. La Junta de Administración emitió un total de 27 solicitudes de registros, mientras que los intervinientes emitieron un total de nueve solicitudes de registros.

El expediente probatorio en el caso del Certificado incluye más de 500 pruebas, que consisten en la Petición Inicial y la Solicitud de la Compañía y los anexos relacionados, los testimonios pre-presentados de los testigos intervinientes, y las respuestas a las solicitudes de información y registros de la Compañía, los intervinientes, y ciertas juntas, comisiones y departamentos de la Ciudad de Boston ([véase la Lista de Pruebas de fecha 28 de septiembre de 2022](#)). Eversource, CLF/GR, MassDEP y BRG presentaron escritos iniciales el 22 de julio de 2022 y escritos de respuesta el 5 de agosto de 2022.<sup>8</sup> Además, Eversource, CLF/GR, MassDEP y BRG presentaron escritos complementarios para abordar ciertos materiales relacionados con la Orden de Devolución Interlocutoria del 31 de agosto de 2022 emitida por el Comisionado de MassDEP, en el Asunto de Algonquin Gas Transmission LLC, OADR Docket Nos. 2017-011, 012 Solicitud de Licencia de Vías Navegables No. W16-4600, que no estuvieron disponibles hasta después de que se presentaron los escritos de respuesta.

El personal de la Junta de Ubicación preparó una Decisión Tentativa y la distribuyó en inglés y español a los miembros de la Junta de Ubicación, y a todas las partes y participantes limitados para su revisión y comentarios el 9 de noviembre de 2022. La Junta de Ubicación programó una reunión remota de la Junta utilizando videoconferencia Zoom para el 29 de noviembre de 2022, y el 30 de noviembre de 2022, si es necesario, para recibir comentarios, deliberar y votar sobre la Decisión Tentativa.<sup>9</sup> La Junta dispuso una amplia notificación de la reunión, requiriendo a la Compañía que: (1) tradujera la Notificación al español, portugués y árabe; (2) publicara la Notificación en los periódicos locales en inglés y español; (3) proporcionara una copia de la Notificación en los cuatro idiomas a todas las personas de la lista de servicios; (4) proporcionara una copia de la Notificación en los cuatro idiomas a todos los propietarios y a todas las direcciones de correo de Estados Unidos en un radio de un cuarto de milla del Nuevo Sitio; y

---

<sup>8</sup> Los escritos del BRG se limitaron a su ámbito de intervención según G.L. c. 30A, § 10A. Los escritos del MassDEP abordaron cuestiones relacionadas con la licencia de vías navegables del capítulo 91.

<sup>9</sup> De conformidad con la Ley de Reuniones Abiertas de Massachusetts, G.L. c. 30A, §§18-25; 980 CMR 2.04(1); St. 2021, c. 20, ampliada por St. 2022, c. 107, el Aviso de la Junta de Ubicación anunció que llevaría a cabo la reunión de la Junta de Ubicación a distancia utilizando videoconferencias Zoom, y que proporcionaría interpretación simultánea en español.

(5) publicara una copia de la Notificación en el sitio web de la Compañía. El Siting Board también publicó el Aviso y la Decisión Provisional en su página web específica del proyecto. El 18 de noviembre de 2022, la Junta de Administración recibió comentarios por escrito de CLF/Green Roots, el Boston Residents Group y Eversource sobre la decisión provisional. La Junta de Administración también recibió comentarios por escrito de Gail Miller, un participante limitado, y de varios miembros del público.

El Consejo de Administración celebró una reunión a distancia el 29 de noviembre de 2022. En la reunión de la Junta, las partes y el público ofrecieron comentarios. La Junta de Sentencia proporcionó interpretación al español en la reunión de la Junta. En la reunión de la Junta del 29 de noviembre de 2022, después de deliberar, la Junta de Ubicación votó para aprobar la Decisión Tentativa con condiciones, y ordenó al personal que preparara una Decisión Final, incluyendo las condiciones aprobadas.

## II. PETICIÓN INICIAL

### A. Criterio de revisión

Para iniciar un procedimiento de certificación, el solicitante debe presentar una petición inicial. G.L. c. 164, § 69K; 980 CMR 6.02. En el caso de las instalaciones que no sean de generación, el Estatuto de los Certificados establece que el Consejo de Administración considerará una petición inicial si (1) el solicitante alega al menos uno de los seis motivos para una petición inicial establecidos en G.L. c. 164, § 69K; y (2) la Junta de Clasificación determina que, en cuanto al fondo, al menos uno de los motivos alegados constituye una base válida para conceder la petición inicial. G.L. c. 164, § 69K; ver Cape Wind en 9-10.

### B. Motivos alegados por la empresa para la concesión de la petición inicial

La empresa alegó dos motivos como base de su petición inicial: (1) un retraso indebido de duración indefinida por parte de la PIC de Boston y el BPRD; y (2) que la instalación en cuestión no puede construirse debido a la desaprobación, condición o denegación por parte de un gobierno local ([Exh. EV-1, en 32-33](#)). La empresa alega que experimentó cuatro hechos desencadenantes legales distintos y separados en el sentido de que tanto el PIC de Boston como el BPRD habían: (a) impuesto una condición gravosa según G.L. c. 164, § 69K y 980 CMR 6.02(2)(c) ("una agencia estatal o local ha impuesto una condición o limitación gravosa en cualquier permiso que tenga un

impacto sustancial en las responsabilidades [de la Junta de Clasificación] según lo establecido en [G.L. c. 164, § 69H]"; y (b) ha retrasado indebidamente la concesión de las autorizaciones solicitadas según G.L. c. 164, § 69K y 980 CMR 6.02(2)(b) ("la tramitación o la concesión por parte de un organismo estatal o local de cualquier autorización se ha retrasado indebidamente por cualquier motivo") (Exh. EV-1, atts. 1 y 2). Tal y como exigen G.L. c. 164, § 69K y 980 CMR 6.02(2)(b), cuando se afirma que un organismo emisor ha "retrasado indebidamente" la tramitación o concesión de una autorización, la empresa envió una notificación por escrito al PIC de Boston y al BPRD por correo certificado el 14 de enero de 2022, en la que notificaba con 30 días de antelación la intención de la empresa de presentar la petición inicial si las comisiones no tomaban medidas inmediatas para tramitar las solicitudes de la empresa (Exh. EV-1, págs. 1 y 2).

1. Retraso indebido de duración indefinida por parte de Boston PIC y Boston Parks and Recreation Department

La empresa argumenta que, a pesar de los continuos intentos de Eversource por hacer avanzar el proceso de revisión del PIC de Boston con la mayor diligencia posible y de responder a cualquier pregunta de los organismos municipales, a fecha de hoy no se ha recibido la aprobación de las aprobaciones del PIC de Boston, ni existe un calendario identificado o una lista de información solicitada por el PIC de Boston o sus organismos participantes para iniciar la revisión (Exh. EV-1, en 26-31). Según la empresa, la demora indebida asociada a las aprobaciones del PIC de Boston ha continuado y se desconoce la fecha probable para la adopción de nuevas medidas (Exh. EV-1, en 12-18).

Eversource solicitó tres aprobaciones del PIC, una junta dentro del DPW de Boston que revisa ciertas solicitudes como requisito previo a la emisión de permisos por parte del DPW de Boston (Exh. EV-1, en 13; att. 19). En la solicitud del PIC se pide la aprobación de una servidumbre peatonal asociada a las mejoras propuestas en la acera existente que linda con el emplazamiento de la subestación en Condor Street (Exh. EV-1, en 13). La servidumbre es necesaria para plantar ciertos árboles de calle solicitados por la Ciudad a lo largo de una parte de la acera (id.) Debido a que los árboles de calle reducirán el ancho del camino transitado a lo largo de la acera, Eversource debe proporcionar una servidumbre a la Ciudad para que el público pase por la parte de la acera que se encuentra en una pequeña porción de la propiedad de la Compañía (id.).

En segundo lugar, la empresa solicitó la concesión de la ubicación de aproximadamente 7.000 pies lineales de banco de conductos de distribución y 17 pozos de registro para suministrar la nueva capacidad de transmisión que se proporcionará desde la subestación de East Eagle a través de los alimentadores de distribución a los clientes situados en East Boston (Exh. EV-1, en 13). En tercer lugar, la empresa solicitó la aprobación de un plan de reparación específico para la calle Condor, un plan que incluye un corte de acera para el acceso de vehículos al emplazamiento de la subestación desde la calle Condor; la instalación de los árboles de la calle propuestos; la reubicación de una farola y una boca de incendios; y la restauración de la acera una vez finalizados los trabajos anteriores (Exh. EV-1, en 14).

La empresa describió los pasos del proceso de aprobación del PIC de Boston. Eversource comenzó el proceso de aprobación del PIC el 1 de abril de 2021, haciendo circular sus planes para las aprobaciones del PIC de Boston al PIC y a las agencias y servicios públicos de la ciudad que figuran en el sitio web del PIC (Exh. EV-1, att. 19). El 26 de mayo de 2021, la empresa presentó las peticiones del CFP ("Peticiones del CFP") ante el CFP junto con una solicitud para que las peticiones se incluyeran en el orden del día de asuntos nuevos del CFP (Exh. EV-1, en 14-15). La presentación incluía planos actualizados, un informe de ingeniería, copias de las cartas de comentarios de todos los organismos municipales y servicios públicos pertinentes, una afirmación de la empresa de que había abordado todos los comentarios recibidos de los organismos, un proyecto de servidumbre peatonal y un proyecto de acuerdo de mantenimiento de la licencia que se ejecutaría en relación con las peticiones del CFP (anexo EV-1, apéndice 20).

El PIC de Boston informó a la empresa el 26 de mayo de 2021 de que las peticiones de Eversource no se incluirían en su orden del día de asuntos nuevos hasta que se recibiera el consentimiento por escrito del Departamento de Transporte de Boston ("BTD") y de la Oficina de Servicios Vecinales ("ONS") (Exh. EV-1, att. 21). La ONS dio su consentimiento el 17 de agosto de 2021, y el BTD lo hizo el 26 de agosto de 2021 (Exh. EV-1, atts. 22 y 23). Tras la recepción de estos documentos de consentimiento, las peticiones del CFP de la empresa se incluyeron en el orden del día de la reunión del CFP del 23 de septiembre de 2021 en el apartado de asuntos nuevos (Exh. EV-1, págs. 24 y 25). Sin embargo, el 22 de septiembre de 2021, el CFP notificó a la empresa que las peticiones del CFP ya no estarían en el orden del día del día siguiente y que no se incluirían como puntos del orden del día hasta que la empresa proporcionara los consentimientos

por escrito para proceder de otros tres organismos de la ciudad: BWSC, BPRD y Boston Planning and Development Agency ("BPDA") (Exh. EV-1, att. 24).

BWSC consintió que las peticiones se incluyeran en el orden del día de asuntos nuevos del CFP (Exh. EV-1, att. 26). La BPDA solicitó copias adicionales de los expedientes y actualizaciones sobre el progreso de las reuniones comunitarias de la empresa en relación con el diseño de la fachada de la subestación (Exh. EV-1, en 16, att. 29). La correspondencia entre la Empresa y la BPDA continuó en enero de 2022 (Exh. EV-1, en 16-17). El 7 de enero de 2022, a pesar de haber dado ya su consentimiento, la BPDA informó a la Empresa de que necesitaba un tiempo adicional no especificado para revisar las peticiones de CIP (Exh. EV-1, att. 34). En los meses siguientes, la empresa declaró que, a pesar de sus esfuerzos, la BPDA no proporcionó ninguna otra actualización sobre el estado de su revisión de las peticiones de PIC de la empresa (Exh. EV-1, en 17-18).

En su Petición Inicial, Eversource proporcionó una copia de un correo electrónico del 10 de enero de 2022 del CFP en el que se indicaba que las peticiones del CFP no se incluirían en la agenda de nuevos asuntos del CFP porque la ONS, la BPDA y la oficina de la entonces concejala Lydia Edward se habían puesto en contacto con el CFP, afirmando que el proyecto "no está listo para ser considerado por el CFP" (Exh. EV-1, atts. 34, 35). En ese correo electrónico, el CIP también solicitó que la Compañía proporcionara sus planes más recientes a estos organismos, que la Compañía proporcionó el 12 de enero de 2022 (Exh. EV-1, att. 28). Eversource señaló que los planes actualizados no reflejan ningún cambio material, y los comentarios de la ONS y la BPDA no proporcionan ninguna explicación para su cambio de posición, es decir, la retención del consentimiento para que las peticiones del CFP se incluyan en el orden del día de nuevos asuntos del CFP (Exh. EV-1, att. 35).

Eversource presentó su solicitud ante el BPRD el 5 de marzo de 2021 (Exh. EV-1, atts. 14 y 15). Más de seis meses después, el 8 de octubre de 2021, sin que se hubiera tomado ninguna medida sobre la aprobación de los parques y el ocio de Boston, el BPRD notificó a la Compañía que la solicitud no se incluiría en la agenda del BPRD hasta que se hubieran concedido todos los demás permisos y aprobaciones locales, estatales y federales (Exh. EV-1, att. 16). Eversource afirma que el BPRD no ha tomado ninguna medida en relación con la aprobación de los parques y actividades recreativas de Boston de la empresa desde que se presentó, lo que constituye un retraso indebido que desencadena la necesidad de un certificado. Véase G.L. c. 164, § 69K; 980 CMR §

6.02(2)(b) ("la tramitación o concesión por parte de un organismo estatal o local de cualquier aprobación se ha retrasado indebidamente por cualquier motivo"). Por lo tanto, la empresa argumenta que, al igual que en el caso de las autorizaciones del PIC de Boston, dada la falta de tramitación de los distintos permisos de la ciudad de Boston, la revisión del BPRD sigue sufriendo retrasos indebidos y tiene una duración indefinida ([Exh. EV-1, en 17-18](#)).<sup>10</sup>

2. La instalación en cuestión no puede construirse debido a la desaprobación, condición o denegación por parte de un gobierno local

Eversource argumenta que la condición impuesta por el CFP de Boston de que determinados organismos municipales "consientan" la inclusión de las aprobaciones del CFP de Boston en el orden del día de asuntos nuevos del CFP de Boston no sólo es la causa de un retraso indebido, sino que también es una condición gravosa según G.L. c. 164, § 69K; 980 CMR 6.02(2)(e) ("una agencia estatal o local ha impuesto una condición o limitación gravosa en cualquier permiso que tenga un impacto sustancial en las responsabilidades [de la Junta de Clasificación] [según lo establecido en G.L. c. 164, § 69H]"); véase también 980 CMR 6.02(2)(f) ("la instalación en cuestión no puede construirse debido a la desaprobación, condición o denegación por parte de un gobierno local") ([Exh. EV-1, en 29](#)). La empresa señala que el CIP de Boston aún no ha actuado sobre las aprobaciones del CIP de Boston, que en conjunto representan tres aprobaciones necesarias para construir la subestación ([Exh. EV-1, en 25](#)). Además, la Empresa argumenta que el requisito del BPRD de ser el último organismo en revisar y tramitar un permiso o aprobación requerida es una condición onerosa que ha dado lugar a un estancamiento en la obtención de la aprobación del BPRD ([Exh. EV-1, en 31](#)). La empresa también considera irrazonable la condición del BPRD de que la empresa debe obtener todos los demás permisos y aprobaciones federales, estatales y locales necesarios para la subestación antes de que el BPRD

---

<sup>10</sup> En cuanto a las preocupaciones de la empresa sobre los retrasos indebidos, BRG se ofrece como voluntario para alegar que los recursos presentados ante el MassDEP en relación con la licencia de vías fluviales del capítulo 91 también proporcionan una base válida para la petición inicial de la empresa ([Escrito de BRG en 3](#); [Escrito de respuesta de BRG en 5 n.3](#)). Como Eversource no se basó en ningún retraso relacionado con esos recursos como fundamento para apoyar su solicitud de un certificado en su Petición Inicial a la Junta de Ubicación, no hacemos ninguna conclusión con respecto a esos recursos del MassDEP sobre la solicitud de la Compañía de una licencia del Capítulo 91 para la Subestación como un posible motivo de retraso indebido.

revise y tramite la aprobación de Parques y Actividades Recreativas de Boston (Exh. [EV-1, en 31 n.18, att. 16](#)).

C. Posiciones de las partes

BRG afirma que el Consejo de Administración debería conceder la petición inicial de la empresa basándose en la apelación del proyecto de licencia de vías navegables del capítulo 91 ("proyecto de licencia") ([escrito de BRG en 3](#); [escrito de respuesta de BRG en 3](#)). Sin embargo, BRG sostiene que los permisos y aprobaciones de la ciudad de Boston no se han denegado ni retrasado indebidamente, que no se han impuesto condiciones de permiso gravosas ni se han exigido elementos no reglamentarios a la empresa (Escrito de réplica de BRG en [22-23](#)).

Refiriéndose al testimonio de su testigo, la concejala Ruthzee Louijeune, BRG afirma que es una práctica habitual de la ciudad de Boston retener la consideración de un permiso o una solicitud cuando la aprobación de un proyecto subyacente está sujeta a litigio, como el recurso pendiente en el procedimiento de cambio de proyecto del Siting Board ([Escrito de réplica de BRG en 22-23](#)).<sup>11</sup> Aunque la empresa expresó su insatisfacción con las respuestas o la falta de respuestas de la ciudad a varias solicitudes de permiso de la empresa, BRG sostiene que la empresa no ofreció pruebas creíbles de que los organismos de la ciudad de Boston trataran estas solicitudes de forma materialmente diferente o más gravosa que los requisitos que puede imponer a otros solicitantes (Escrito de réplica de [BRG en 22-23](#)).<sup>12</sup>

La ciudad de Boston, un participante limitado en este procedimiento, no presentó un escrito en este procedimiento. CLF/GR, aunque se opone a la solicitud de certificado de la empresa, no abordó en sus escritos los motivos alegados por Eversource en relación con el examen de la petición inicial por parte del Consejo de Administración.

---

<sup>11</sup> El 4 de noviembre de 2022, el Tribunal Judicial Supremo dictó su decisión confirmando la aprobación de la subestación por parte de la Junta de Asignación, tal como se establece en [Eversource 2021](#). Véase [GreenRoots, Inc. v. Energy Facilities Siting Board](#), 490 Mass. 747 (2022).

<sup>12</sup> En apoyo de este argumento, BRG intentó rebajar las expectativas señalando que "la revisión de los permisos de la ciudad de Boston es notoriamente arbitraria" e incluso ha sido reconocida como tal por el Tribunal Superior de Suffolk ([Escrito de réplica de BRG en 23](#), citando [Van Buren v. South 22 Boston New Housing, LLC](#), Tribunal Superior de Suffolk n° 02-5467-A, 2005 WL 332815).

D. Análisis de los motivos alegados por la empresa para conceder la petición inicial

El artículo 69K exige que la Junta conceda una petición inicial de certificado si un proponente "no puede construir una instalación" debido a determinados motivos enumerados. El Estatuto de los Certificados también se basa en que la Junta de Clasificación tome medidas rápidas, en un plazo de seis meses a partir de una petición y solicitud iniciales, para eliminar los obstáculos injustificados a la construcción de una instalación previamente aprobada. Véase G.L. c. 164, § 69O. La empresa sostiene que las acciones del PIC de Boston y del BPRD entran en conflicto directo con el sistema legal creado por el Tribunal General de Massachusetts, que otorga a la Junta de Asignación el papel preeminente de supervisar y autorizar el emplazamiento, la construcción y el funcionamiento de las instalaciones energéticas jurisdiccionales en la Commonwealth, y de garantizar un suministro fiable de energía al menor coste posible y con el menor impacto ambiental ([Escrito de la empresa en 25-26](#), citando G.L. c. 164, §§ 69G et seq.; [Alliance II en 667-679](#); [Box Pond Ass'n v. Energy Facilities Siting Board](#), 435 Mass. 408, 409-410 (2001); [Town of Andover v. Energy Facilities Siting Board](#), 435 Mass. 377, 378-379 (2001)).

El expediente demuestra que la empresa ha solicitado los respectivos permisos ante el PIC de Boston y el BPRD y ha proporcionado información suficiente y oportuna sobre la que estos organismos podían emitir sus respectivas decisiones sobre los permisos. El retraso en la tramitación de las solicitudes de la empresa ante el PIC de Boston y el BPRD ha impedido sin duda la construcción de la subestación. Además, los requisitos de la PIC de Boston, que exigen múltiples "consentimientos" antes de incluir las solicitudes de permiso de la empresa en su agenda, y la BPRD, que especifica que debe ser el último organismo en emitir una aprobación, son procesalmente gravosos, ilógicos y carecen de la oportunidad de que el solicitante cumpla las normas sustantivas exigidas por los organismos. Además, el Siting Board no puede permitir que la construcción de una instalación aprobada se retrase mientras una agencia local se niega a actuar durante la pendencia de una apelación - tal enfoque daría a una agencia local el poder de suspender efectivamente las decisiones del Board, un poder que debería estar reservado al Tribunal Judicial Supremo que conoce de las apelaciones de las decisiones del Siting Board. En opinión del Siting Board, estas prácticas son inaceptables, sobre todo porque afectan a la concesión de los permisos necesarios para garantizar el cumplimiento del mandato del Siting Board de asegurar un servicio eléctrico fiable, con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible. La Junta

de Asignación de Recursos Eléctricos ya ha realizado estas comprobaciones en el caso de la subestación de East Boston y sigue haciéndolo en la presente decisión sobre el certificado.

El argumento de BRG de que no es inusual que el Ayuntamiento de Boston retrase el examen de las solicitudes de permiso mientras hay un litigio pendiente no es pertinente. El Estatuto del Certificado no exige que se constate un retraso *discriminatorio*, sino que se constate un retraso *indebido*. El hecho de que los retrasos indebidos puedan, en opinión de BRG, formar parte de muchos procedimientos de concesión de permisos de la ciudad de Boston no priva al proponente de un proyecto aprobado por la Junta de sus recursos en virtud del Estatuto de los Certificados cuando una o más de sus solicitudes de permiso están sujetas a retrasos indebidos.

En consecuencia, la Junta de Administración considera que Eversource ha planteado al menos una base válida para que la Junta considere la petición inicial de la empresa de acuerdo con G.L. c. 164, § 69K y 980 CMR 6.02(2)(d).

#### E. Decisión sobre la petición inicial

En su Petición Inicial, la compañía afirmó dos motivos en los que puede basarse la concesión de una petición inicial por parte de la Junta de Administración. El Siting Board ha considerado que Eversource ha establecido al menos una base sustancialmente válida para la consideración de la Petición Inicial de la Compañía. En consecuencia, el Siting Board concede la petición inicial de la empresa.

### III. APLICACIÓN

#### A. Criterio de revisión

De conformidad con G.L. c. 164, § 69O, todo certificado emitido debe incluir las conclusiones y dictámenes de la Junta de Clasificación con respecto a lo siguiente (1) la necesidad de la instalación para satisfacer las necesidades energéticas de la zona de mercado del solicitante, teniendo en cuenta las ventas o compras al por mayor de electricidad o gas u otros acuerdos de cooperación con otras empresas de servicios públicos y las políticas energéticas adoptadas por la Commonwealth; (2) la compatibilidad de la instalación con consideraciones de protección del medio ambiente, salud pública y seguridad pública; (3) la medida en que la construcción y el funcionamiento de la instalación no se ajustarán a las leyes, ordenanzas, estatutos, normas y reglamentos estatales y locales existentes y la razonabilidad de las exenciones en virtud de los

mismos, si las hubiera, en consonancia con la aplicación de las políticas energéticas contenidas en el estatuto de ubicación para proporcionar un suministro energético fiable para la mancomunidad con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible; y (4) el interés, la conveniencia y la necesidad públicos que exigen la construcción y el funcionamiento de la instalación. G.L. c. 164, § 69O. Véase también G.L. c. 164, § 69K; [Sagamore en 10](#); [Woburn-Wakefield en 4](#); véase también [Exelon West Medway, LLC y Exelon West Medway II, LLC, EFSB 17-01, en 4](#) (2017) ("[Exelon](#)"); [Cape Wind en 3](#). Además, de conformidad con G.L. c. 164, § 69L, el Siting Board revisa los esfuerzos de buena fe de un solicitante para buscar las aprobaciones necesarias para la construcción y el funcionamiento de una instalación propuesta. 980 CMR 6.05.

El Consejo de Administración basa sus conclusiones y opiniones tanto en el expediente desarrollado en el procedimiento de certificación como en el procedimiento subyacente del Consejo de Administración en el que el Consejo revisó y aprobó la instalación propuesta. Véanse [Woburn-Wakefield en 15](#); [Sagamore en 13-14](#); [Cape Wind en 34](#); véase también G.L. c. 164, §§ 69O, 69O<sup>1</sup> / 2 . En este caso, el expediente incluye el desarrollado en este procedimiento de certificación, el procedimiento original y el procedimiento de modificación del proyecto. El Consejo de Administración no vuelve a litigar en un procedimiento de certificación cuestiones ya determinadas de forma completa y justa en el procedimiento o procedimientos subyacentes. [Exelon en 12](#); [Woburn-Wakefield en 15](#); [Sagamore en 13-14](#); [Berkshire Power Development, Inc. EFSB 98-6, en 18-19](#) (1999) ("[Berkshire Power](#)"). Sin embargo, para realizar una revisión completa de una instalación previamente aprobada, el Consejo de Administración: (1) revisa la(s) decisión(es) del(los) procedimiento(s) subyacente(s) del Consejo de Administración; y (2) determina en qué medida se ha desarrollado nueva información o las circunstancias de un proyecto pueden haber cambiado en el período intermedio. Véase, por ejemplo, [Woburn-Wakefield en 15](#); [Cape Wind en 13](#). Además, en los casos de certificados en los que el solicitante impugna una decisión adversa de un organismo de concesión de permisos, la Junta de Administración verifica que las cuestiones planteadas por el organismo han sido tratadas de forma exhaustiva por la Junta de Administración, ya sea en su revisión de la instalación en virtud de G.L. c. 164, § 69J o en su revisión en virtud de G.L. c. 164, § 69K. Véase G.L. c. 164, § 69O; [Exelon en 12](#); [Cape Wind en 13](#). Por último, el solicitante debe demostrar que ha cumplido el requisito establecido en G.L. c. 164, § 69L de realizar un "esfuerzo de buena fe" para obtener los permisos que el solicitante pretende incluir en el certificado. 980 CMR 6.05.

B. Alcance y calendario de este procedimiento de certificación

Tal como se ha expuesto anteriormente, la Junta de Gobernanza revisa una solicitud de certificado en los cuatro motivos establecidos en G.L. c. 164, § 69O. El Consejo de Administración no vuelve a tratar las cuestiones presentadas en la aprobación subyacente de un proyecto por parte del Consejo de Administración, pero sí aborda la nueva información presentada o si las circunstancias de un proyecto pueden haber cambiado en el período intermedio. [Véase Woburn-Wakefield en 35](#); [Exelon en 16](#); [Footprint Power Salem Harbor Development LP, EFSB 13-1, en 26](#) (2014) ("[Footprint Power](#)"); [Berkshire Power en 18-19](#).

1. Necesidad y alternativas del proyecto

El artículo 69O de G.L. c. 164 exige que la Junta de Clasificación determine que una instalación es necesaria para satisfacer las necesidades energéticas de la zona de mercado del solicitante. La Junta de Ubicación hizo tal conclusión en el Procedimiento Original. [Véase Eversource 2017 en 28-29](#). En el Procedimiento de Cambio de Proyecto, la Junta de Ubicación indicó que la necesidad estaba fuera del ámbito del procedimiento, ya que el cambio de proyecto no afectaba a la necesidad del Proyecto. [Eversource 2021 en 14-15](#). GreenRoots presentó una moción para reabrir el procedimiento original a fin de permitir la introducción de pruebas sobre la necesidad, que la Junta de Administración rechazó. [Eversource 2021 en 32](#). En este Procedimiento de Certificación, la Junta de Ubicación debe hacer una conclusión sobre la necesidad y tomó nuevas pruebas para hacer la conclusión legal necesaria. [Véase la Sección III.C.](#)

La Junta también incluye un examen de nuevas pruebas sobre si las alternativas de proyecto, en forma de alternativas de no transmisión ("NTAs"), podrían satisfacer la necesidad en base a las nuevas pruebas en este Procedimiento de Certificación. La evaluación de las NTAs como una alternativa de proyecto es apropiada, pero no requerida por la ley, en un caso como este en el que la adjudicación de la necesidad implica una revisión que inherentemente abarca las tecnologías NTA como la eficiencia energética, la fotovoltaica, la respuesta a la demanda y el almacenamiento de energía como parte de la previsión de carga.

## 2. Otros emplazamientos

BRG desea que la Junta de Selección considere emplazamientos alternativos para la subestación, incluido un emplazamiento de Massport en el aeropuerto de Logan ([Escrito de BRG en 23](#)). BRG argumenta que, en la medida en que la necesidad de una subestación en East Boston es impulsada por la demanda de electricidad asociada con el aeropuerto de Logan y las instalaciones de servicio del aeropuerto ubicadas en otros lugares de East Boston, la ubicación de una nueva subestación en la ubicación propuesta de East Eagle es un impacto ambiental adverso y un impacto de justicia ambiental adverso, que merece un análisis mejorado en virtud de la Ley de la Hoja de Ruta<sup>13</sup> y las políticas de justicia ambiental de la Commonwealth (Memorial de BRG [en 20](#); [Memorial de Respuesta de BRG en 17, 25-26](#)).<sup>14</sup>

CLF/GR afirma que, debido a que la Ley de la Hoja de Ruta "contempla la consideración de ubicaciones alternativas en cualquier momento", y el Aeropuerto Logan de Massport es una parte significativa de la carga de la Subestación Chelsea, "la consideración de sitios más cercanos a la propiedad de Massport" está garantizada ([Memorial de CLF/BR en 40-41](#)). CLF/GR también argumenta que la Junta de Ubicación no consideró adecuadamente ubicaciones alternativas fuera del vecindario de East Eagle en su revisión subyacente en [Eversource 2017](#), y debería considerar ubicaciones alternativas en el interior como parte de la revisión del Proyecto de Licencia emitido por MassDEP (Memorial de [CLF/GR en 40, 48](#); [Memorial de Respuesta de CLF/GR en 8, 14](#)).

Eversource no está de acuerdo con los argumentos de CLF/GR y BRG de que la Junta de Ubicación debería considerar sitios alternativos para la Subestación en este procedimiento ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 41-42](#)). La Compañía sostiene que en sus

---

<sup>13</sup> Ley de creación de una hoja de ruta de próxima generación para la política climática de Massachusetts. St. 2021, c. 8 ("Ley de la hoja de ruta").

<sup>14</sup> CLF/GR y BRG también solicitan a la Junta de Ubicación que lleve a cabo una revisión adicional centrada en la ampliación del expediente para incluir materiales relacionados con el Proyecto de Licencia del Capítulo 91 del MassDEP; una revisión de las normas reglamentarias de todos los permisos solicitados; una evaluación de las cargas acumulativas del Proyecto en la comunidad; un análisis del uso de la tierra que compare los impactos del Proyecto con otros usos potenciales para el sitio; y una evaluación mejorada del impacto ambiental a la luz de la proximidad del sitio a las poblaciones de justicia ambiental. El Siting Board aborda los requisitos relativos a la Licencia de Vías Navegables del Capítulo 91 en la Sección III. F.1, y la Ley de la Hoja de Ruta y la justicia ambiental en la Sección III.F.2.

aprobaciones anteriores, la Junta de Ubicación encontró que la Subestación se ubicaría en un lugar que garantice un suministro fiable de electricidad con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor costo posible (Memorial de Respuesta de la Compañía [en 41](#), citando [Eversource 2017 en 75-76](#); [Eversource 2021 en 92-93](#)). Eversource también señala que la Junta de Ubicación encontró, como parte del proceso de selección de sitios de la Compañía, que la Compañía no había pasado por alto ninguna ubicación alternativa que fuera claramente superior (Memorial de Respuesta de la Compañía [en 41](#)). Además, la empresa sostiene que, desde el punto de vista eléctrico, el emplazamiento de la subestación es ideal para la construcción de una subestación porque es adyacente tanto al cruce de Chelsea Creek, donde la subestación se interconectaría con el sistema de transmisión existente, como a la zona de carga de East Boston a la que la subestación daría servicio directamente (Escrito [de réplica de la empresa en 41](#), citando el documento CLF-GR-G- 23). Según Eversource, ninguna otra parcela disponible posee estas características básicas ([Escrito de réplica de la empresa en 41](#)). Eversource concluye que no hay emplazamientos disponibles y superiores en la zona de East Boston para atender la necesidad identificada (Company Reply Brief [at 41](#)).

En respuesta a la petición de BRG y CLF/GR de una ubicación alternativa de la subestación de East Boston más cercana o en la propiedad de Massport, Eversource argumenta que una alternativa de Massport no es factible ([Escrito de respuesta de la empresa en 42](#)). La empresa afirma que Eversource debe ser propietaria o tener derechos sobre los terrenos en los que se construyen y operan sus subestaciones y Massport ha indicado que no está de acuerdo en poner a disposición terrenos para una subestación de Eversource ([Escrito de respuesta de la empresa en 42](#), citando [Exh. CLF-GR-G-23, en 2](#)).

La lógica que subyace en el ejercicio de la discrecionalidad de la Junta al abordar las NTA como una alternativa de proyecto en este procedimiento no se extiende a la reconsideración de sitios alternativos para la subestación. El examen de un emplazamiento para la subestación fue adjudicado de forma completa y justa en el procedimiento original, modificado ligeramente en el procedimiento de cambio de proyecto, y no se ve afectado ni por la revisión de la necesidad exigida por la ley, ni por la revisión discrecional de los NTA que se está llevando a cabo en este procedimiento. Está claro que la revisión de ubicaciones alternativas para la subestación está fuera del alcance de nuestro proceso de certificación. Un certificado, por ley, revisa la posible concesión de permisos para un proyecto que ya ha obtenido la aprobación de la Junta de Ubicación en un

sitio específico, y se basa en la revisión anterior y las conclusiones hechas por la Junta de Ubicación para la construcción y operación de una instalación de energía propuesta en ese sitio. La consideración de emplazamientos alternativos para una instalación energética propuesta no es apropiada a la hora de considerar la concesión de permisos estatales y locales para un diseño de proyecto específico en una ubicación determinada.

### 3. Calendario de la decisión sobre el certificado

G.L. c. 164, § 69O exige que la Junta de Administración de la Red emita una decisión sobre una petición de certificado "lo más rápidamente posible, pero en ningún caso más allá de seis meses a partir de la fecha de presentación de la petición de certificado..." El Siting Board señala que Eversource presentó su petición y solicitud inicial el 16 de febrero de 2022, hace más de seis meses. Aunque han transcurrido más de seis meses, el Siting Board aprecia la urgencia reflejada en el plazo legal y se ha esforzado por adherirse lo más posible a esta directiva legal.

CLF/GR y BRG argumentan que la Junta debería retrasar su decisión en este Procedimiento de Certificación por varias razones hasta que se puedan llevar a cabo otras acciones y procedimientos adicionales. La empresa insta a la Junta de Administración a que ejerza rápidamente su autoridad de conformidad con G.L. c. 164, § 69K y 980 CMR 6.00 et seq. para aprobar la petición y la solicitud iniciales y conceder un certificado compuesto ([escrito de la empresa en 8](#)).

BRG argumenta que la Junta de Administración debería retrasar la emisión del Certificado hasta que la Junta tome las siguientes medidas: (1) emitir una Decisión Tentativa separada sobre la cuestión del umbral de si la Subestación es o no un uso dependiente del agua; (2) realizar un análisis mejorado del Proyecto de Licencia y de todos los demás elementos del Certificado solicitados; y (3) exigir a la Compañía que desarrolle planes de contingencia para proporcionar un servicio eléctrico fiable a East Boston, tanto con la Subestación como sin ella ([Escrito de BRG en 3-4](#)).

En primer lugar, el CLF/GR argumenta que la Junta de Administración no debería pronunciarse en este procedimiento hasta que se cubra el puesto medioambiental designado en la Junta de Administración y el nuevo miembro pueda participar en las deliberaciones sobre este

asunto medioambiental ([Escrito del CLF/GR en 7](#)).<sup>15</sup> En segundo lugar, el CLF/GR afirma que la Junta de Asignación debería esperar a que se realice una investigación completa del incidente en la subestación de Newton de Eversource antes de tomar una decisión provisional sobre la subestación de East Boston para abordar las preocupaciones de seguridad relativas a las operaciones de la subestación durante situaciones de emergencia ([Escrito del CLF/GR en 7](#)).<sup>16</sup> En tercer lugar, el CLF/GR insta a la Junta de Selección a esperar una resolución del MassDEP sobre la clasificación y el tratamiento normativo relacionados con el proyecto de licencia para la estación de compresores de Algonquin ([escrito del CLF/GR en 7-8](#)). Por último, el CLF/GR aconseja a la Junta de Ubicación que retrase la emisión de una decisión hasta que la Junta de Ubicación emita su estrategia de justicia ambiental ("Estrategia EJ") ([Memorial del CLF/GR en 8](#)).

En [Eversource 2017](#), la Junta de Colocación determinó que la subestación era necesaria para mantener un suministro fiable de electricidad en el área de carga de Chelsea/East Boston/Lynn. [Eversource 2017 en 28-29](#). En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación determinó que la subestación sigue siendo necesaria para fines de fiabilidad en el servicio del área de carga de Chelsea/East Boston. [Eversource 2021 en 24-25](#). Como se discute a continuación, la Junta de Ubicación considera que la subestación es necesaria inmediatamente para garantizar un servicio fiable en East Boston. Véase la sección III.C.4. La Junta de Ubicación también es consciente de la obligación legal de concluir un procedimiento de certificación de manera expedita, como lo demuestra la dirección de la Legislatura para emitir una decisión dentro de los seis meses.<sup>17</sup> G.L. c. 164, § 69O; 980 CMR 6.05. De hecho, las instalaciones que acuden a la Junta de Clasificación para obtener un certificado deben haber sido aprobadas en un procedimiento de solicitud de construcción.

---

<sup>15</sup> El Consejo de Administración señala que se ha cubierto el puesto medioambiental en el Consejo de Administración.

<sup>16</sup> Véase el apartado III.E. 3 para más información sobre el incidente de la subestación de Newton.

<sup>17</sup> Compárese con G.L. c. 164, § 69J, que exige a la Junta de Clasificación que tome una decisión en doce meses. El Tribunal Judicial Supremo ha interpretado que este lenguaje es de naturaleza directiva. [Box Pond Ass'n v. EFSB](#), 435 Mass 408, 415, n.7 (2001).

Dada la clara intención de la Legislatura de que la Junta de Asignación emita una decisión sobre el certificado en seis meses, y el hecho de que la Junta de Asignación considera que la subestación es necesaria inmediatamente para la fiabilidad, la Junta de Asignación rechaza retrasar la resolución de este procedimiento.

C. Necesidad de la instalación

1. Requisitos del certificado

De acuerdo con G. L. c. 164, § 69O, la Junta de Clasificación debe determinar la necesidad de la instalación para satisfacer las necesidades energéticas de la zona de mercado del solicitante, teniendo en cuenta las ventas o compras de gas o electricidad al por mayor u otros acuerdos de cooperación con otras empresas de servicios públicos y las políticas energéticas adoptadas por la Commonwealth. Además, la normativa del Siting Board especifica que la solicitud de un certificado deberá contener información relativa a las previsiones a largo plazo de la empresa y otras pruebas de necesidad. Véase [980 CMR 6.03\(3\)\(a\), \(b\), \(c\) y \(o\)](#).<sup>18</sup>

2. Presentación de la empresa y pruebas adicionales del expediente sobre la necesidad

En [Eversource 2017](#), el Siting Board determinó que la subestación de Chelsea existente, que da servicio a Chelsea y East Boston, tiene limitaciones de capacidad y plantea un riesgo significativo de corte de carga. Por lo tanto, son necesarios recursos energéticos adicionales para mantener un suministro fiable de electricidad en la zona. Eversource [2017 en 28-29](#). En el caso de Eversource [2021](#), la Junta de Asignación de Recursos se negó a reabrir el expediente para determinar si la subestación era necesaria, ya que su conclusión anterior sobre la necesidad no se

---

<sup>18</sup> Sin embargo, de conformidad con el Capítulo 164 de las Leyes de 1997 y la Orden del Departamento en el D.T.E. 98-84A, las compañías eléctricas de Massachusetts están ahora exentas de los requisitos de G.L. c. 164, § 69I. [New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 13- 2/D.P.U. 13-151/13-152, en 6, n.4 \(2014\)](#); [Order Exempting Electric Companies From Any and All of the Provisions of G.L. c. 164, § 69I, D.T.E. 98-84/EFSB 98-5, en 5 \(2003\)](#). Por lo tanto, el Consejo de Administración ya no considera si las instalaciones de transmisión propuestas son coherentes con una previsión a largo plazo recientemente aprobada.

vio afectada por el traslado de la subestación a 190 pies al oeste, y la cuestión de la necesidad se determinó de manera completa y justa en el Procedimiento Original. [Eversource 2021 en 20-28](#).

Si bien reconoce que las disposiciones legales y reglamentarias para la emisión de un certificado requieren que la Junta de Ubicación establezca la necesidad de la instalación, la Compañía declaró que no es necesario volver a litigar la necesidad del proyecto en este procedimiento sobre la base de los precedentes legales aplicables (Exh. [EV-2 en 15](#); [Memorial de la Compañía en 41](#), citando [Alliance II](#), 457 Mass. en 694 n.42, y [Berkshire](#), EFSB 98-6, en 18). La Empresa sostiene que esta cuestión se determinó de forma completa y justa en [Eversource 2017](#) (y se confirmó en [Eversource 2021](#)) al evaluar la necesidad de que la subestación cumpla con los objetivos de fiabilidad, eficiencia económica y medio ambiente (Exh. [EV-2, en 21](#) ). No obstante, la empresa declaró que, para evitar dudas, proporcionó información en su solicitud de su evaluación anual de la adecuación del sistema de transmisión y distribución para el área de carga atendida por la actual subestación de Chelsea, concretamente una previsión de carga máxima de 10 años para el periodo 2021 - 2030 (Exh. [EV-2, en 17-18](#)).<sup>19</sup> Durante la presentación de pruebas y las audiencias, la Junta de Selección y las partes buscaron y examinaron información adicional relativa a la necesidad.

En su resumen de las conclusiones previas de la Junta de Colocación, la empresa señaló que la necesidad de la subestación de East Eagle se identificó por primera vez en [Eversource 2017](#), que determinó que la subestación es una parte integral del proyecto, y necesaria para que la empresa mantenga un servicio eléctrico fiable a sus clientes y apoye el futuro crecimiento de la carga en las áreas de East Boston y Chelsea atendidas por la subestación (Exh. [EV-2, en 15](#), citando [Eversource 2017 en rs26-29-29, 165](#)). La empresa relató la conclusión de la Junta de Asignación de que la subestación de Chelsea existente, que actualmente suministra electricidad a East Boston a través de una red de distribución, tiene limitaciones de capacidad antes y después de la contingencia, la última de las cuales corre el riesgo de desconexión de la carga después de la contingencia (Exh. [EV-2, en 15, citando a Eversource 2017 en 28-29](#)).

---

<sup>19</sup> La empresa lleva a cabo una evaluación anual de la adecuación del sistema de transmisión y distribución, incluyendo las previsiones de carga máxima de las subestaciones, durante un periodo de diez años ([Tr. 3, en 386](#)).

Con respecto al procedimiento de cambio de proyecto en [Eversource 2021](#), la empresa señaló que, si bien la necesidad estaba fuera del ámbito, la Junta de Administración revisó el testimonio de necesidad ofrecido por GreenRoots y concluyó que el testimonio, incluso si se permitía en el procedimiento, no alteraría de ninguna manera sustancial las conclusiones de la Junta de Administración sobre la necesidad en [Eversource 2017](#) (Exh. EV-2, en 16, [citando Eversource 2021 en 26](#)). La empresa afirmó que la subestación de East Boston propuesta sigue siendo necesaria para garantizar un servicio eléctrico fiable en Chelsea y East Boston (Exh. EV-2, en 16 [citando Eversource 2021 en 26](#)).

- a) Previsión de carga máxima de la subestación de Chelsea
  - (1) 2021 Previsión de la subestación de Chelsea

Según la empresa, la carga eléctrica de East Boston se abastece únicamente de las líneas de distribución que se extienden hasta East Boston desde la subestación de Chelsea y, por tanto, East Boston es una isla eléctrica sin líneas de transmisión que den servicio a sus residentes (Exh. EV-2, en 17). La empresa señaló que esta situación no se da en ninguna otra subdivisión de la ciudad de Boston y que hace que East Boston sea extraordinariamente vulnerable a los cortes de suministro, especialmente durante los periodos de máxima demanda (Exh. EV-2, en 17).

En su solicitud de certificado, la empresa presentó una previsión de carga máxima a 10 años para la subestación de Chelsea para el periodo 2021 - 2030 ("Previsión de la subestación de Chelsea para 2021") (Exh. EV-2, en 17-18). La empresa afirmó que la previsión de la subestación de Chelsea para 2021 confirma que "desde 2017, la necesidad urgente de la subestación de East Eagle persiste" (Exh. EV-2, en 17). La empresa describió la subestación de Chelsea como una subestación con un límite de equipo de 125 megavoltios-amperios ("MVA") basado en la capacidad normal de los dos transformadores restantes (cada uno de 62,5 MVA) tras la pérdida de uno de los transformadores de la subestación (también conocida como "contingencia N-1") (Exh. EV-2, en 19 n.14).<sup>20</sup> El límite de los equipos de la subestación (o capacidad normal) es el nivel de

---

<sup>20</sup> La empresa señaló que las cargas máximas reales observadas en 2021 para la subestación de Chelsea se acercaban a la capacidad normal de 125 MVA de la subestación ([anexo EV-2, página 19](#)). La empresa indicó que el pico real de la subestación de Chelsea para 2021 era de 122,8 MVA y que el pico de verano ajustado a las condiciones meteorológicas era de 123,2 MVA ([cuadro EFSB-N-2\(1\)](#)).

salida que permite el funcionamiento sostenido de los equipos de la subestación tras la pérdida de uno de los transformadores de la subestación de Chelsea (Exh. [EV-2](#), en 19 n.14). Por el contrario, el Límite de Emergencia de la Subestación (o Capacidad de Emergencia a Largo Plazo ("LTE")) de 135 MVA refleja la Capacidad Firme o la producción máxima de la Subestación que puede mantenerse hasta doce horas continuas tras la pérdida de un transformador (Exh. [EV-2](#), en 17 n.13; [Tr. 3](#), en [431](#), [520](#)). La previsión de la subestación de Chelsea para 2021 muestra que las cargas máximas aumentan de 125 MVA en 2021 a 141,8 MVA en 2030, superando la capacidad firme de 135 MVA de la subestación en 2025 con una carga máxima prevista de 136,3 MVA (Exh. [EV-2](#), en 18).

(2) 2022 Previsión de la subestación de Chelsea

En respuesta a las preguntas del personal, la empresa indicó que había completado recientemente la previsión de la subestación de Chelsea para 2022 (para el período 2022-2031), y proporcionó los resultados de este estudio actualizado junto con la documentación de su método de previsión (Exh. [EFSB N-- 3](#)).<sup>21,22</sup> La empresa también proporcionó los resultados de las previsiones de carga máxima a diez años realizadas cada año entre 2015 y 2022 para resaltar los cambios en los componentes de la previsión a lo largo de este periodo (Exh. [EFSB-N-3](#), en 1).

Como se ha indicado anteriormente, la empresa describió su metodología de previsión de la subestación de Chelsea para 2022. El método de la Compañía para prever la carga máxima de la subestación para ubicaciones específicas comienza con la previsión de la demanda máxima a nivel del sistema de Eversource que comprende el antiguo territorio de servicio de Boston Edison

---

<sup>21</sup> En el momento de la solicitud de certificado, la empresa indicó que la previsión de la subestación de Chelsea para 2021 era la más reciente disponible ([Exh. EV-2](#), en 18).

<sup>22</sup> La previsión de la subestación de Chelsea para 2021 presentada con la solicitud de certificado describía el método que la empresa utilizaba para elaborar la previsión de la siguiente manera: "La metodología de la Compañía para realizar su previsión de carga máxima y evaluar su adecuación de suministro en las subestaciones de la zona no ha cambiado desde la revisión de la Junta de Ubicación en [Eversource 2017](#)" ([Exh. EV-2](#), en 17 n.12). Eversource señaló que la Junta de Administración consideró que las previsiones de la empresa en el Procedimiento Original eran "revisables, adecuadas y fiables para su uso en este procedimiento para evaluar la afirmación de necesidad de la empresa" ([Exh. EV-2](#), en 17 n.12, citando a [Eversource 2017](#) en 26, 28).

Company ("Boston Edison") (Tr. 3, en 446).<sup>23</sup> La empresa obtiene la demanda máxima a nivel de sistema de Eversource utilizando un modelo econométrico que evalúa la demanda máxima histórica en función de las condiciones meteorológicas de los días punta y de la economía (Exh. EFSB-N-3, en 2). Eversource se basa en un escenario meteorológico extremo 90/10 que tiene un diez por ciento de posibilidades de ser superado en cualquier año para sus entradas meteorológicas de días punta (Tr. 3, en 446).<sup>24</sup> La empresa utiliza Moody's Analytics para los datos económicos históricos y proyectados del área de Boston que se incorporan a su modelo econométrico (Tr. 3, en 458). La empresa probó la importancia estadística de varios datos económicos, como el empleo, el producto estatal bruto y las ventas minoristas, para predecir la carga máxima del sistema y, finalmente, eligió los datos de las ventas minoristas por ser los que proporcionaban los mejores resultados de predicción (Tr. 3, en 454-456).

---

<sup>23</sup> Boston Edison fue el proveedor histórico de electricidad a East Boston, Chelsea y la mayor parte del territorio de servicio de Boston. En 1997, Boston Edison fusionó sus operaciones con Cambridge Electric Light Company, Commonwealth Edison Company y Commonwealth Gas Company (junto con otras entidades relacionadas) para pasar a formar parte del sistema de distribución eléctrica NSTAR. [Véase Boston Edison Company, Cambridge Electric Light Company, Commonwealth Edison Company y Commonwealth Gas Company, D. T. E. 99-19 \(2001\)](#). Esta zona se denomina con frecuencia Eversource East en las descripciones más recientes de los territorios de servicio combinados. Dentro de este debate sobre la necesidad, nos referimos a los datos de la bolsa de carga del territorio de East Boston/Chelsea como "Boston Edison" para captar la naturaleza heredada de los datos históricos del servicio dentro del actual territorio de servicio de distribución de Eversource.

<sup>24</sup> La empresa determinó las condiciones meteorológicas 90/10 seleccionando el valor más alto del índice de temperatura-humedad ponderado de tres días ("THI") que se haya producido en los últimos diez años y que esté asociado a un pico real del sistema (Tr. 3, en 446, 451). El THI elegido para su uso en el modelo se compone de la medida máxima horaria de temperatura y humedad para cada día del período de tres días, con un peso estadístico adicional dado a cada día sucesivo en el período de tres días (Tr. 3, en 446). El evento meteorológico máximo más extremo de los últimos diez años se produjo en 2016, que incluyó una temperatura máxima real del día máximo de 97 grados Fahrenheit y un valor de THI de 85 (Tr. 3, en 451; Exh. EFSB-N-2, en 2). Eversource selecciona un valor de THI que corresponde a un pico histórico del sistema, normalmente el tercer día de un período de calor y humedad extremos, que termina en un día de la semana no festivo (Tr. 3, en 452). La empresa se basa en los datos meteorológicos recogidos en el aeropuerto de Logan (Tr. 3, en 448).

Una vez que Eversource finaliza la previsión a nivel de sistema, desarrolla una previsión a nivel de subestación utilizando un modelo econométrico que evalúa la demanda máxima histórica no coincidente de la subestación como una función del historial de demanda máxima del territorio de servicio heredado de Boston Edison de Eversource (Exh. EFSB-N-3, en 3; Tr. 3, en 461). El modelo econométrico de la subestación mide el rendimiento de cada subestación en relación con el sistema de Eversource y, a continuación, proyecta esa relación en el futuro (Exh. EFSB-N-3, en 3).<sup>25</sup> Todas las previsiones de carga realizadas por Eversource utilizan estadísticas de carga reales, incluyendo la eficiencia energética ("EE") patrocinada por la empresa, las ganancias de eficiencia del mercado natural, los códigos y normas de construcción más estrictos, las instalaciones fotovoltaicas ("BTM") detrás del contador y otras reducciones y adiciones de carga (Exh. EFSB-N-3, en 3). El resultado neto del modelo econométrico arroja una "previsión de tendencia" (también conocida como "resultado de la regresión") para cada subestación (Anexo EFSB-N-3, página 4).<sup>26</sup>

Tras elaborar una previsión de tendencia para cada subestación, la empresa ajusta esta previsión para tener en cuenta la actividad incremental de EE, las adiciones fotovoltaicas y los vehículos eléctricos ("EV"), por encima de lo que se incluye implícitamente de la actividad anterior en la previsión de tendencia (Exh. EFSB-N-3, en 4). La empresa estimó prospectivamente los efectos de la EE patrocinada por Eversource basándose en el plan de EE trienal más reciente aprobado por el Departamento, que para la previsión de la subestación de Chelsea de 2022 se produjo en enero de 2022 (Exh. EFSB-N-3, en 4). Normalmente, el ajuste de EE de la empresa se

---

<sup>25</sup> La empresa indicó que las cargas máximas de la subestación de Chelsea no coinciden ni no coinciden uniformemente con las cargas máximas de su sistema del área de Boston, y que esta relación puede variar de un año a otro (Tr. 3, en 460). Los datos de la empresa muestran que, entre 2013 y 2021, la subestación de Chelsea experimentó picos de carga anuales en el *mismo día* que el sistema de Boston Edison, excepto en 2016; sin embargo, la *hora del día* del pico para la subestación de Chelsea frente al sistema de Boston Edison varió (es decir, un pico no coincidente) en todos los años, excepto en 2020 (RR-EFSB-7).

<sup>26</sup> La empresa reconoció que el uso de un proceso de previsión de "dos pasos" que comienza con las cargas máximas del sistema de la empresa operadora y luego desarrolla una previsión a nivel de subestación podría consolidarse en un solo paso en el futuro (Tr. 3, en 463). La empresa señaló que la razón principal por la que comienza con el análisis de los datos de pico del sistema es que los datos económicos y meteorológicos que impulsan la previsión son de naturaleza regional y se correlacionan bien con las cargas máximas del sistema (Tr. 3, en 462). Estos datos no suelen estar disponibles de forma más localizada (Tr. 3, en 462-463).

asigna proporcionalmente a las subestaciones individuales en función de su demanda máxima histórica, en consonancia con la forma en que se distribuyen las medidas reales de eficiencia energética en el sistema de Eversource (Exhs. EFSB-N-3, en 4; CLF-GR-N-32). Por primera vez, en la previsión de la subestación de Chelsea para 2022, la empresa creó y utilizó una previsión de EE específica para el área atendida por la subestación de Chelsea, centrada específicamente en los códigos postales 02128 y 02150 (Exh. CLF-GR-N-32). La empresa indicó que podría utilizar este enfoque de previsión recién adaptado para estimar prospectivamente el impacto de sus programas de EE para otras subestaciones de gran volumen en el futuro (Tr. 3, en 567).

Con respecto a los ajustes prospectivos para BTM PV, la empresa describió revisiones adicionales a sus métodos de previsión anteriores. En previsiones anteriores, incluida la utilizada por Eversource en 2017 para la subestación de Chelsea (y otras subestaciones), Eversource se basó en las estimaciones fotovoltaicas producidas por ISO- New England ("ISO-NE") para derivar la previsión fotovoltaica prospectiva de la empresa (Tr. 3, en 492-493). Ahora, Eversource se basa en su propia experiencia interna para elaborar una previsión fotovoltaica prospectiva (Tr. 3, en 492).<sup>27</sup>

Para la previsión de la subestación de Chelsea de 2022, la empresa indicó que realizó un cambio significativo en relación con los ajustes de carga fotovoltaica prospectiva, dado que los picos de carga en la subestación de Chelsea se producen ahora en un periodo de tiempo más amplio en los días punta, desde aproximadamente la 1:00 p.m. hasta las 9:00 p.m. (Exh. CLF-GR-N-28; Tr. 3, en 442-443). Eversource señala que los datos históricos de carga ya reflejan la energía fotovoltaica instalada hasta la fecha en la zona atendida por la subestación de Chelsea (Tr. 3, en 442). Sin embargo, dado que la producción fotovoltaica es insignificante en las últimas tres o cuatro horas de una ventana de carga máxima potencial, la empresa considera inapropiado reducir aún más sus proyecciones de carga máxima en el área de Chelsea para cualquier aumento adicional de la capacidad fotovoltaica (Tr. 3, en 443). La empresa afirmó que, independientemente de la

---

<sup>27</sup> La empresa declaró que su previsión general de energía fotovoltaica se desarrolla a nivel de empresa operadora y es coherente con la política estatal y la historia reciente (Exh. EFSB-N-3, en 4). La empresa asigna la capacidad de previsión fotovoltaica a nivel de sistema a subestaciones individuales utilizando los datos de Google Project Sunroof, que calcula el potencial solar en todos los tejados disponibles y tiene en cuenta elementos como las sombras proyectadas por las estructuras cercanas y todas las posibles posiciones del sol a lo largo de un año (Exh. EFSB-N-3, en 4).

cantidad de la contribución fotovoltaica global, el pico máximo se mantiene (Exh. EFSB- PA-3, en 5).

Para las proyecciones de vehículos eléctricos, la empresa generó una estimación de vehículos eléctricos ligeros a nivel de empresa operadora, que luego asignó a cada subestación en función de la demanda máxima histórica proporcional (Exh. EFSB-N-9, en 1). La previsión de vehículos eléctricos supone que cada vehículo contribuirá aproximadamente con 0,9 kilovatios ("kW") a la demanda máxima, lo que considera el hecho de que no todos los vehículos eléctricos se cargarán al mismo tiempo (Exh. EFSB-N-9, en 1). La empresa prevé que el impacto de los VE en la carga de verano será muy variable; las regiones con mucho tráfico de entrada de viajeros verán un crecimiento significativo de la carga a primera hora de la mañana, mientras que las zonas más residenciales encontrarán este crecimiento más tarde en la noche (Exh. EFSB-N-9, en 1) . Por lo que respecta a la zona de carga de Chelsea-East Boston, la empresa prevé que tanto la carga de vehículos eléctricos residenciales como los vehículos que se desplacen al aeropuerto de Logan necesitarán recarga (anexo EFSB-N-9, página 1). La empresa observó que la adopción de los vehículos eléctricos es todavía relativamente nueva y que espera un crecimiento a lo largo del periodo de previsión (Tr. 3, en 441).<sup>28</sup>

Además de los vehículos eléctricos, la empresa consideró otras formas de electrificación que podrían afectar a la previsión de la subestación de Chelsea para 2022, como el aumento del uso de bombas de calor. La empresa considera que el uso de bombas de calor tiene su influencia más pronunciada en la carga durante el periodo invernal, lo que acabará transformando la zona de carga de Chelsea/East Boston y otras partes de su sistema en un sistema de habla invernal, quizás dentro de unos 20 años (Tr. 2, en 329). La empresa no considera que el creciente uso de las bombas de calor sea un factor de ajuste significativo para la carga máxima de verano. La empresa considera que las bombas de calor son una forma muy eficiente de refrigeración de espacios que reduce la carga de los clientes con aire acondicionado menos eficiente, pero que aumenta la carga de los clientes que no tenían aire acondicionado anteriormente o que han ganado metros cuadrados para la refrigeración con bombas de calor en toda la casa (Exh. EFSB-N-9, en 2; Tr. 3, en 487).

---

<sup>28</sup> La posibilidad de que los VE sirvan como una forma de almacenamiento de energía en batería distribuida para suministrar a la red una carga bidireccional se aborda como una alternativa de proyecto, en la Sección III. D. 2.f, más adelante.

La empresa ajustó su previsión de la subestación de Chelsea para 2022 a fin de reflejar las cargas escalonadas, que describe como grandes proyectos de desarrollo discretos e identificados o cambios previstos en las operaciones del sistema que las previsiones econométricas no podrían predecir de otro modo y que no se tienen en cuenta como parte de las tendencias de crecimiento históricas (Exhs. EFSB-N-3; EFSB-N-6; Tr. 1, en 137; Tr. 3, en 471, 473). Normalmente, la empresa proyecta una adición de carga escalonada para las órdenes de trabajo de conexión de nuevos clientes con demandas eléctricas de edificios incrementales de un MVA o más de la demanda máxima de verano (RR-EFSB-25; Tr. 3, en 471). Aunque la mayoría de las nuevas solicitudes de servicio no se considerarán cargas escalonadas futuras porque representan un crecimiento normal de la carga, la empresa sí incluye las adiciones de carga combinadas de proyectos múltiples y de mayor envergadura, como una gran urbanización (RR-EFSB-25; Tr. 3, en 474). La empresa señaló que East Boston, en particular, está experimentando un auge de la construcción de proyectos de menor tamaño, con incrementos que superan los niveles históricos, como se refleja en varios tipos de permisos de construcción emitidos por la DSI de la ciudad de Boston (Exh. EFSB-N-6, en 13; Tr. 6, en 1202).

Para estimar las cargas escalonadas, la empresa se basó en las órdenes de trabajo de los clientes, las "cartas de carga", las conversaciones con los promotores y la información disponible públicamente (Tr. 2, en 360; Tr. 3, en 440). La empresa declaró que, aunque tiene un alto nivel de certeza de que las cargas escalonadas incluidas en la previsión de la subestación de Chelsea de 2022 se pondrán en marcha durante el periodo de previsión, no controla cuándo o en qué medida se materializarán estas cargas (Exh. EFSB-N-6; Tr. 2, en 344, 360; Tr. 3, en 440). La empresa indicó que debe anticipar y planificar estas grandes cargas adicionales basándose en la mejor información disponible en la actualidad porque, aunque las cargas escalonadas no se produzcan exactamente en el momento previsto, la empresa es responsable de garantizar que puede dar servicio a todos sus clientes (Tr. 3, en 440). Con la excepción de Hertz<sup>29</sup> y la remodelación de

---

<sup>29</sup> La empresa indicó que la carga escalonada para Hertz está relacionada con su creciente uso de vehículos eléctricos y estaciones de carga como parte de un programa anunciado para sustituir el 20 por ciento de su flota por vehículos eléctricos para finales de 2022 (RR-EFSB-25, en 3). La empresa recibió una carta de carga que documentaba las expectativas de carga adicional en las instalaciones de Hertz en East Boston, adyacentes al aeropuerto de Logan (RR-EFSB-25(3)(att.)). La empresa preveía que sería necesaria una construcción adicional limitada, si acaso, en el lado de la empresa de servicios públicos para conectar las

Suffolk Downs ("Suffolk Downs"),<sup>30</sup> la construcción de campo para cada una de las cargas escalonadas incluidas en la previsión de la subestación de Chelsea para 2022 está sustancialmente, si no totalmente, completada ([RR-EFSB-25, en 3](#)).

Eversource sostiene que, a partir de su previsión de la subestación de Chelsea de 2016 (véase la tabla 3, más adelante), los modelos de previsión de la empresa comenzaron a captar mejor el impacto de la EE, y que las previsiones resultantes de 2016 a 2021 han mostrado una mayor precisión ([Escrito de réplica de la empresa, en 12](#)).

**Tabla 1: Cargas escalonadas para la previsión de la subestación de Chelsea en 2022.**

<b>Año</b>	<b>Clippership (MVA)</b>	<b>Massport (MVA)</b>	<b>Suffolk Downs (MVA)</b>	<b>Hertz (MVA)</b>	<b>Acumulado (MVA)</b>
2022	1.0	2.5	0.0	0.0	<b>3.5</b>
2023	0.0	1.0	2.0	1.0	<b>7.5</b>
2024	0.0	0.0	2.0	0.0	<b>9.5</b>
2025	0.0	0.0	2.0	0.0	<b>11.5</b>
2026	0.0	0.0	2.0	3.8	<b>17.3</b>

cargas escalonadas de Hertz, y se esperaba que las adiciones de carga se realizaran en su totalidad en junio de 2025 ([RR-EFSB -25, en 4](#)).

<sup>30</sup> La remodelación de Suffolk Downs es un proyecto de HYM Investment Group, LLC, e incluye una construcción prevista de 10,5 millones de pies cuadrados de edificios de uso mixto y viviendas en cinco fases a lo largo de 20 años ([Exh. EFSB-N-6, en 10-11](#)). La previsión de la subestación Chelsea para 2022 incluye un aumento de la carga de 2 MVA cada año para la remodelación de Suffolk Downs desde 2023 hasta 2028, mientras que la carga total proyectada por la empresa para la remodelación durante un período de 20 años es de 42 MVA (anexo [EFSB-N-6, página 11](#)). Se espera que las adiciones de carga posteriores a 2031 asociadas a Suffolk Downs se recojan como parte de las previsiones de carga futuras de la empresa ([RR-EFSB-8, en 1](#)). La evaluación de la carga escalonada de Suffolk Downs por parte de la empresa se basa en la información pública disponible contenida en el Master Plan for the Redevelopment of Suffolk Downs, fechado el 22 de septiembre de 2020 ([Exh. EFSB-N-6, en 10-11](#)). Sobre la base de una fórmula de carga genérica de cuatro vatios ("W") por pie cuadrado (que la empresa considera conservadora), la carga del proyecto de Suffolk Downs durante el período de desarrollo previsto de veinte años sería de 42 MVA ([Exh. EFSB-N-6, en 10-11](#)). La empresa indicó que la subestación de East Boston propuesta tiene capacidad para incluir un tercer transformador en caso de ser necesario, lo que sería suficiente para acomodar los 42 MVA previstos de Suffolk Downs ([Tr. 3, en 485-486](#)). La empresa no ha recibido una notificación formal de la carga prevista por parte del promotor de Suffolk Downs ([RR-EFSB-8](#)). Sin embargo, los planes anunciados para la remodelación de las instalaciones del hipódromo de Suffolk Downs son muy publicitados y están en marcha ([Tr. 3, en 481-482](#)). Además, el promotor ha obtenido las aprobaciones de la BPDA y la MEPA ([RR-EFSB-8, en 1](#)).

<b>Año</b>	<b>Clippership (MVA)</b>	<b>Massport (MVA)</b>	<b>Suffolk Downs (MVA)</b>	<b>Hertz (MVA)</b>	<b>Acumulado (MVA)</b>
2027	0.0	0.0	2.0	0.0	<b>19.3</b>
2028	0.0	0.0	2.0	0.0	<b>21.3</b>
2029	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>21.3</b>
2030	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>21.3</b>
2031	0.0	0.0	0.0	0.0	<b>21.3</b>
<b>Total</b>	<b>1.0</b>	<b>3.5</b>	<b>12.0</b>	<b>4.8</b>	<b>21.3</b>

Fuentes: Exh. EFSB-PA-1, tablas EFSB-PA-1 y 2; cargas de paso de Hertz según RR-EFSB-25(3).

**Cuadro 2: Previsión de la subestación de Chelsea para 2022.**

<b>Año</b>	<b>Tendencia econométrica (MVA)</b>	<b>Impacto de la eficiencia energética (MVA)</b>	<b>Impacto del vehículo eléctrico (MVA)</b>	<b>Impacto de la carga escalonada (MVA)</b>	<b>Carga máxima (MVA)</b>	<b>Violación por encima del límite firme 135 (MVA)</b>
2022	125.8	-0.6	0.1	3.5	128.7	0.0
2023	127.4	-1.3	0.1	7.5	133.6	0.0
2024	128.0	-2.0	0.1	9.5	135.6	0.6
2025	128.4	-2.7	0.2	11.5	137.4	2.4
2026	129.0	-3.3	0.3	17.3	143.3	8.3
2027	129.4	-4.0	0.5	19.3	145.2	10.2
2028	130.0	-4.7	0.7	21.3	147.3	12.3
2029	130.6	-5.4	1.1	21.3	147.6	12.6
2030	131.3	-6.1	1.5	21.3	148.0	13.0
2031	131.9	-6.1	2.0	21.3	149.2	14.2

Fuentes: Exh. EFSB-PA-1, tablas EFSB-PA-1 y 2; cargas escalonadas de Hertz según RR-EFSB-25(3); informe de la empresa en 49.

**Tabla 3: Precisión de la previsión de carga máxima de la subestación de Chelsea (MVA).**

Year	2016 Forecast	2017 Forecast	2018 Forecast	2019 Forecast	2020 Forecast	2021 Forecast	Actual Loads	Weather Normalized (W/N) Actual Loads
2016	128.1						119.9	119.9
2017	129.8	126.9					115.1	120.8
2018	131.5	128.9	121.6				121.4	122.2
2019	132.0	129.4	121.9	125.5			114.0	118.9
2020	132.2	129.5	126.4	125.2	123.2		115.0	121.5
2021	132.5	129.6	131.0	129.7	127.4	125.0	122.8	123.2
<b>Average Annual Weather Normalized (W/N) Forecast Variance</b>	<b>-7.6%</b>	<b>-5.9%</b>	<b>-3.0%</b>	<b>-4.4%</b>	<b>-2.4%</b>	<b>-1.5%</b>	<b>Average (W/N) Forecasting Variance from 2016 to 2021: -4%</b>	
<b>Average Annual Actual Forecast Variance</b>	<b>-9.9%</b>	<b>-8.7%</b>	<b>-5.5%</b>	<b>-7.5%</b>	<b>-5.1%</b>	<b>-1.8%</b>	<b>Average Actual Forecasting Variance from 2016 to 2021 -6%</b>	

Fuente: [Exh. EFSB-N-4](#).

### (3) Historial de funcionamiento de la subestación de Chelsea

En respuesta al descubrimiento del personal, la empresa proporcionó información actualizada sobre la demanda máxima histórica de la subestación de Chelsea, incluidos los valores ajustados a las condiciones meteorológicas para las condiciones 90/10 para el período 2016 - 2021 ([Exh. EFSB-N-2, Tabla EFSB-N-2\(1\)](#)). Como se muestra en la Tabla 4 a continuación, tanto el pico de verano real como las cargas máximas ajustadas a las condiciones meteorológicas 90/10 alcanzaron un nivel máximo en 2021.<sup>31</sup>

**Tabla 4: Demanda máxima histórica de la subestación de Chelsea y condiciones meteorológicas.**

Año	Pico de verano real (MVA)	90/10 Pico de verano ajustado a las condiciones meteorológicas (MVA)	Temperatura máxima real del día	Índice de temperatura y humedad en días punta (THI)
2016	119.9	119.9	97	85
2017	115.1	120.8	94	82
2018	121.4	122.2	97	84

<sup>31</sup> Los datos de carga similares de la subestación de Chelsea para el período 2008 - 2015, incluidos en [Eversource 2017 en 22, Tabla 3](#), indican que las cargas máximas reales de verano superaron el nivel de 2021 en 2011 y 2013; las cargas máximas ajustadas al clima 90/10 superaron el valor de 2021 cada año, excepto en 2008 y 2015.

2019	114.0	118.9	92	82
2020	115.0	121.5	92	82
2021	122.8	123.2	97	84

Fuente: [Exh. EFSB-N-2, Tabla EFSB-N-2\(1\)](#).

La empresa proporcionó un historial de pérdidas de servicio de la subestación de Chelsea y sus alimentadores de distribución a East Boston (anexo [EFSB-N-7](#)). La empresa también evaluó si estas pérdidas de servicio se habrían evitado con la subestación de East Boston propuesta (Exh. [EFSB-N-7](#), en 1). La empresa declaró que la subestación de Chelsea recibe energía del sistema de transmisión regional a través de tres líneas de transmisión de 115 kV ([Exh. EFSB-N-7, en 1](#)). La energía de 115 kV se transforma primero en 14 kV a través de los tres transformadores de la subestación de Chelsea y, a continuación, se dirige a la aparamenta metálica donde se divide en alimentadores de distribución que dan servicio tanto a Chelsea como a East Boston ([Exh. EFSB-N-7, en 1](#)). La pérdida de servicio de la subestación de Chelsea puede deberse a la pérdida de suministro de transmisión, a la pérdida de elementos de la estación (como un transformador o una sección de bus del conmutador) o a la desconexión de un alimentador de 14 kV ([Exh. EFSB-N-7, en 1](#)).

La subestación de Chelsea está planificada y diseñada de forma que, incluso en los momentos de máxima carga, la pérdida de una sola línea de transmisión o de un solo transformador no suponga una pérdida de servicio para los clientes ([Exh. EFSB-N-7, en 1](#)). Los alimentadores de distribución individuales se diseñan y planifican de manera que, incluso en los picos de carga, haya un suministro de reserva ([Exh. EFSB-N-7, en 1](#)). Sin embargo, los alimentadores de distribución se combinan en grupos para suministrar a East Boston a través del cable submarino que cruza por debajo de Chelsea Creek; una pérdida de todo el cruce de Chelsea Creek interrumpiría el servicio a East Boston sin que existieran medios de suministro de reserva ([Exh. EFSB-N-7, en 1](#)).

Los datos de pérdida de servicio proporcionados por la empresa para la zona de carga de Chelsea-East Boston muestran que en los últimos diez años no se han producido incidencias en la línea de transmisión que hayan provocado la pérdida de suministro a la subestación de Chelsea o a sus clientes de distribución ([Exh. EFSB-N-7, en 2](#)). Con la finalización de una tercera línea de transmisión de 115 kV en la subestación de Chelsea (según [Eversource 2017](#)), la subestación de

Chelsea ya no es vulnerable a las contingencias de la línea de transmisión identificadas en [Eversource 2017](#) (Exh. [EFSB-N-7](#), en 2). Sin embargo, dentro de la subestación de Chelsea, ha habido nueve eventos desde 2005 que han dado lugar a la pérdida de servicio para algunos, o todos, los clientes atendidos por la subestación de Chelsea (Exh. [Tabla EFSB-N-7-1](#)). La empresa identificó las causas de estos cortes de la siguiente manera: fusibles fundidos que afectaban a los transformadores de servicio de la estación, fallos en el bus de enlace que afectaban a varios circuitos de distribución y relés y disyuntores defectuosos debido a diversos errores operativos o de equipos que provocaban cortes en la sección de bus de 14 kV (Exh. [EFSB-N-7](#), en 9). La empresa indicó que la mayoría de las interrupciones en Chelsea y East Boston se debían a interrupciones en los circuitos de alimentación relacionadas con fallos en la línea y otros problemas fuera de la subestación de Chelsea ([anexo EFSB-N-7](#), página 9).

La empresa observó que, aunque las interrupciones de la subestación en la zona de Chelsea-East Boston son mucho menos frecuentes que las de los circuitos de alimentación, las interrupciones de la subestación afectan a un mayor número de clientes y su duración puede ser prolongada ([Exh. EFSB-N-7](#), en 9; [Tr. 3](#), en 400-401). La empresa preveía que, con una nueva subestación en East Boston, tendría más oportunidades de seccionar los circuitos existentes en East Boston desde Chelsea, lo que daría lugar a circuitos más cortos y fiables, y mejoraría la capacidad de transferir cargas entre la subestación existente de Chelsea y la nueva subestación de East Boston, mejorando así la fiabilidad en ambas comunidades ([Exh. EFSB-N-7](#), en 9). Sin embargo, la empresa reconoció que el desarrollo de la subestación de East Boston no habría evitado necesariamente todos los cortes que se han producido en los últimos 10-15 años, aunque probablemente habría mitigado el impacto de cada corte en cuanto al número de clientes afectados o la duración del evento ([anexo EFSB-N-7](#), en 9).

### 3. Posiciones de las partes

#### a) BRG

BRG reconoce que el análisis de la necesidad de la instalación generalmente queda fuera del ámbito de intervención de una parte (como BRG) que participa en un procedimiento de conformidad con las disposiciones de protección ambiental de G.L. c. 30A, § 10A ([Escrito de BRG en 20](#)). BRG observa que los residentes de East Boston quieren un servicio eléctrico fiable y que, al igual que todos los residentes de Massachusetts, no deben estar sujetos a cortes de electricidad

previsibles y evitables ([Escrito de BRG en 21](#), citando St. 1997 (Electric Utility Restructuring Act), c. 164, §§ 1(a), 1((h)); [Escrito de réplica de BRG en 19](#), citando *Town of Sudbury v. Energy Facilities Siting Bd.*, 487 Mass. 737, 748 (2021)). BRG está de acuerdo con la empresa en que los cortes de energía en East Boston constituirían un impacto ambiental adverso y un daño de justicia ambiental ([Escrito de BRG en 21](#)). En consecuencia, BRG afirma que proponer soluciones en este procedimiento para evitar dichos cortes es coherente con el ámbito de intervención de BRG en virtud de G.L. c. 30A § 10A ([Escrito de BRG en 21](#)). BRG sostiene que, en la medida en que la necesidad de una subestación en East Boston está impulsada por la demanda de electricidad asociada con el aeropuerto de Logan, y las instalaciones relacionadas con el aeropuerto ubicadas en otros lugares de East Boston, la subestación propuesta es tanto un impacto ambiental adverso como un impacto de justicia ambiental adverso que debe ser objeto de un análisis mejorado en virtud de la Ley de la Hoja de Ruta y las políticas de justicia ambiental de la Commonwealth ([Escrito de BRG en 20-21](#)). En consecuencia, BRG argumenta que el Consejo de Administración debería ordenar a la empresa que "evalúe y planifique contingencias y alternativas futuras con respecto a la subestación propuesta, y que lo haga en el contexto de abordar de forma significativa y exhaustiva tanto la fiabilidad del servicio eléctrico como el coste y el impacto medioambiental" ([Escrito de BRG en 22](#)).

b) CLF/GR

CLF/GR afirma que la confianza de Eversource en las determinaciones de necesidad anteriores de la Junta de Asignación no tiene en cuenta la nueva información y el cambio de circunstancias en relación con la necesidad de la subestación en East Boston ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 4](#)). El CLF/GR rechaza las afirmaciones de la empresa de que "el tiempo es esencial" para que la empresa construya la subestación, o que un suministro eléctrico fiable para la zona de Chelsea-East Boston ha estado o está ahora en peligro ([Escrito de respuesta del CLF/GR en 4- 5](#)). Estas afirmaciones suenan vacías, afirma CLF/GR, porque Eversource afirmó por primera vez que la Subestación era necesaria hace ocho años (en 2014) cuando la Compañía solicitó por primera vez la aprobación para construir la Subestación ([Memorial de Contestación de CLF/GR en 5](#)). A pesar de la afirmación previa de Eversource de que la subestación sería necesaria para fines de fiabilidad en 2018, CLF/GR señala que esta fecha "ha llegado y pasado sin la construcción de la subestación y los clientes siguen recibiendo un servicio fiable" ([Memorial de](#)

Contestación de CLF/GR en 5, [citando Exh. CLF-GR-ES en 11](#)). En contra de la afirmación de Eversource de que "el paso del tiempo desde esas decisiones no ha provocado la disminución de la necesidad de la instalación", el CLF/GR sostiene que el paso del tiempo ha demostrado, en cambio, que las tecnologías y los programas que pueden reducir la demanda han avanzado y se han ampliado, permitiendo reducciones cada vez mayores de la demanda máxima ([Escrito del CLF/GR en 10, citando el Escrito de la empresa en 41](#)).

CLF/GR argumenta que las previsiones de carga de Chelsea-East Boston de Eversource en este procedimiento no tienen en cuenta las proyecciones de carga más recientes de ISO-NE, incluida su previsión a nivel estatal para Massachusetts, que muestra que se espera que las cargas máximas disminuyan ligeramente de 2022 a 2024 y permanezcan relativamente planas durante la próxima década ([Escrito de CLF/GR en 10-11, citando el Exh. CLF-GR-ES en 6, 11](#)). Según la testigo de CLF/GR, la Dra. Elizabeth Stanton, los datos de previsión de capacidad, energía, carga y transmisión ("CELT") de ISO-NE para Massachusetts en 2022 muestran que se espera que el pico de verano 90/10 del estado tenga una tasa de crecimiento anual del 0,05% entre 2022 y 2031 ([Exh. CLF-GR-ES en 17-18](#)).<sup>32</sup> Al sustituir las tasas de crecimiento de la carga máxima de verano 90/10 previstas por ISO-NE para Massachusetts por las estimadas por la empresa en sus previsiones para la zona de carga de Chelsea-East Boston, el testigo de CLF/GR determinó que las cargas máximas de la subestación de Chelsea se mantendrían por debajo del umbral de fiabilidad de 135 MVA durante todo el periodo de previsión ([Escrito de CLF/GR en 11, citando el Exh. CLF-GR-ES en 15-16](#)).

CLF/GR rechaza la crítica de Eversource de que la previsión de ISO-NE es regional, mientras que la evaluación de las necesidades de Eversource para el área de carga de Chelsea-East Boston se basa en "datos más granulares para el área local" ([Escrito de réplica de CLF/GR en 6, citando el Escrito de la empresa en 40 n.15](#)).<sup>33</sup> CLF/GR señala que las previsiones de ISO-NE

---

<sup>32</sup> La previsión de pico de verano del CELT para Massachusetts muestra un pico de carga de 12.297 MW en 2022 y 12.320 MW en 2031, con una tasa de crecimiento anual compuesta del 0,02%. Véase [https://www.iso-ne.com/static-assets/documents/2022/04/forecast\\_data\\_2022.xlsx](https://www.iso-ne.com/static-assets/documents/2022/04/forecast_data_2022.xlsx).

<sup>33</sup> CLF/GR también señala que Eversource reconoció que no tiene un modo o método para rastrear la cantidad de energía utilizada por todos los clientes en East Boston con cualquier

incluyen, de hecho, una previsión a nivel estatal para Massachusetts, en la que el testigo de CLF/GR se basó en su evaluación del área de carga de Chelsea-East Boston (Escrito de réplica de [CLF/GR en 6](#); [Exh. CLF-GR-ES en 15-16](#)). El testigo de CLF/GR también señaló que las previsiones de carga máxima de ISO-NE para Massachusetts han disminuido significativamente, con las proyecciones de la carga máxima para 2022 cayendo un once por ciento de la previsión de ISO-NE para 2015 a su previsión para 2022 ([Exh. CLF-GR-ES en 13](#)). CLF/GR sostiene que los argumentos de necesidad presentados por Eversource se basan en gran medida en las determinaciones anteriores del Consejo de Administración que no tienen en cuenta esta nueva información y el cambio de circunstancias ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 4](#)).

CLF/GR también argumenta que el enfoque de previsión de Eversource tiene importantes lagunas de información y es incompleto ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 4](#)). El CLF/GR señala que, aunque la empresa afirma que la electrificación "provocará un aumento rápido y sostenido de la demanda eléctrica en toda la región y, concretamente, en la subzona de Chelsea y East Boston", la empresa no ha realizado una evaluación detallada del impacto de la electrificación en la zona de carga de Chelsea-East Boston (Escrito de réplica del [CLF/GR en 5](#), [citando el Escrito de la empresa en 52](#)). CLF/GR afirma que sin una evaluación precisa de la electrificación para East Boston, es imposible que Eversource cuantifique los efectos de la electrificación en la demanda (Escrito de Contestación de [CLF/GR en 5](#)). Del mismo modo, CLF/GR afirma que Eversource no ha evaluado el impacto de las tarifas por tiempo de uso ("TOU") sobre la demanda en la subestación de Chelsea (Escrito de respuesta de [CLF/GR en 6](#)). CLF/GR también cuestiona la decisión de la empresa de negar las futuras contribuciones fotovoltaicas para reducir las cargas máximas de verano previstas en la subestación de Chelsea debido a la opinión de Eversource de que las cargas máximas se extienden ahora hasta bien entrada la noche, a las 21:00 horas o más tarde, cuando la producción solar es muy reducida ([Escrito de réplica de CLF/GR en 6](#)). CLF/GR argumenta que la empresa no ha tenido en cuenta el hecho de que "los recursos solares pueden generar electricidad más tarde en el día durante estos días de pico en el verano porque hay luz del día adicional, o para el uso potencial del sistema de almacenamiento de la batería en el cambio de la generación renovable en el pico" (Memorial de Respuesta de [CLF/GR en 6](#)).

---

nivel de granularidad ([Memorial de Respuesta de CLF/GR en 7](#), [citando Exh. CLF-GR-N-1, en 1](#)).

Otra laguna citada por CLF/GR en la evaluación de necesidades de la empresa es su "consideración incompleta e inexacta del aeropuerto de Logan, un importante aeropuerto internacional cuyas operaciones siguen beneficiando a la región en general, mientras que suponen una carga para los residentes de East Boston y las comunidades circundantes" ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 7](#)). A pesar de que la empresa reconoce que el aeropuerto de Logan es el mayor cliente al que presta servicio Eversource en la zona de carga de Chelsea-East Boston, CLF/GR reprocha a la empresa que intente restar importancia al impacto del aeropuerto de Logan argumentando también que el aeropuerto "no representa la mayor parte de la carga" (Escrito de réplica de [CLF/GR en 7](#), [citando el Escrito de la empresa en 42 n.16](#)). CLF/GR también cuestiona que los datos de carga de un solo año para el Aeropuerto de Logan, proporcionados por la empresa para el periodo de previsión de 2022, sean suficientes para determinar si el Aeropuerto de Logan es, o no, el principal impulsor del crecimiento de la demanda eléctrica en la zona, especialmente teniendo en cuenta los impactos de la pandemia de COVID-19 en los viajes aéreos (Escrito de réplica de [CLF/GR en 7](#)). CLF/GR concluye que, incluso si la Junta de Asignación encontrara que hay necesidad de la subestación, no hay nada en el expediente de pruebas que indique que la necesidad sólo puede ser satisfecha por una subestación ubicada en la actual ubicación propuesta en el barrio de Eagle Hill (Memorial de Contestación de [CLF/GR en 7- 8](#)). Por el contrario, CLF/GR argumenta que, dada la importante contribución del aeropuerto de Logan a la carga de East Boston, la Junta de Asignación está obligada a considerar diferentes emplazamientos en el aeropuerto de Logan y más cercanos a él (Escrito [de réplica de CLF/GR en 8, 22](#)).<sup>34</sup>

c) Respuesta de la empresa

La Compañía rechaza la caracterización de CLF/GR de que Eversource se basa en gran medida en las conclusiones anteriores de la Junta de Ubicación sobre la necesidad sin más apoyo en este procedimiento. Por el contrario, la Compañía sostiene que CLF/GR ignora por completo la gran cantidad de pruebas detalladas presentadas por Eversource sobre la necesidad de la Subestación ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 10](#)). La Compañía afirma que CLF/GR

---

<sup>34</sup> CLF/GR señala que de las cuatro cargas escalonadas identificadas en la prueba EFSB-N-11(1) que Eversource describe como de "confianza en el proyecto" de "cierta" (con un total de 14,8 MW), 8,3 MW (o el 73 por ciento) son proyectos relacionados con el aeropuerto, concretamente de Massport y Hertz ([Escrito de CLF/GR en 12 n. 7](#)).

no sólo ignora esta evidencia crítica, sino que CLF/GR no critica la metodología de previsión de la Compañía ni cita ninguna prueba de la Compañía, testimonio de la audiencia, o respuestas a las solicitudes de información o de registro por carecer de una base creíble (Memorial de Respuesta de la Compañía [en 11](#)). La empresa critica que CLF/GR se base únicamente en las proyecciones de carga de ISO-NE a nivel estatal para alegar una tasa de crecimiento de la carga más baja para la zona a la que da servicio la subestación de Chelsea (Escrito de respuesta de la empresa [en 11](#), [citando el escrito de CLF/GR en 10-11](#)). Sobre esta cuestión, la empresa afirma que la Junta de Ubicación ha considerado que las previsiones anteriores de Eversource sobre la subestación de Chelsea son más relevantes que inferir las condiciones locales a partir de la previsión regional del CELT de ISO-NE (Escrito de réplica de la empresa [en 11](#), [citando Eversource 2017 en 27](#); [Eversource 2021 en 22-23](#)).<sup>35</sup>

La empresa argumenta que CLF/GR se equivoca por completo al poner en duda la precisión de las previsiones de la empresa, ya que ésta ha seguido prestando servicio de forma fiable en la zona de East Boston-Chelsea en los últimos años sin la subestación de East Eagle (Escrito de respuesta de la empresa [en 11](#)). Eversource sostiene que el argumento de CLF/GR refleja un malentendido fundamental de los principios de planificación del sistema bien aceptados en-, que exigen que la empresa garantice un servicio fiable bajo cargas máximas previsibles que se produzcan durante posibles contingencias del sistema en un horizonte de planificación razonable (Escrito de respuesta de la empresa [en 11 n.11](#)). La empresa señala que sería una planificación inadecuada esperar a que se produzca una contingencia en el sistema y las sobrecargas resultantes antes de aplicar medidas correctivas para reforzar el sistema (Escrito de réplica de la empresa, [en 11](#)).<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> La empresa declaró que ISO-NE no elabora una previsión de carga para la subestación de Chelsea ([Tr. 3, en 465](#)). Como se ha señalado anteriormente, la empresa elabora una previsión de la subestación de Chelsea como parte de su proceso anual para garantizar la adecuación de su sistema de transmisión y distribución para satisfacer las necesidades de carga previstas para servir a los clientes de forma fiable ([Exh. EV-2, en 17](#); [Tr. 3, en 385](#)).

<sup>36</sup> La empresa cita la reciente decisión del Tribunal Judicial Supremo en el caso [Town of Sudbury v. Energy Facilities Siting Bd.](#) 487 Mass. 737, 748 (2021), que señala que "la ley estatal deja claro que los residentes de la Commonwealth simplemente no pueden estar expuestos a cortes de energía previsibles y evitables" ([Escrito de respuesta de la empresa en 11 n. 11](#)).

La empresa señala que las previsiones de carga son predicciones basadas en datos históricos y tendencias económicas, y que si se producen cambios estructurales amplios que no se reflejan en los datos históricos o en las tendencias económicas, surgirán variaciones en las previsiones y persistirán hasta que se revise la modelización (Escrito de réplica de la empresa, [pág. 12, citando el documento EFSB-N-10; Tr. 3, págs. 493-495](#)). La empresa reconoce que ha experimentado variaciones de previsión en el período de diez años de 2011 a 2020 y que el momento en que se necesita la subestación de East Eagle ha cambiado a lo largo de los años (Escrito [de réplica de la empresa](#), en 11).<sup>37</sup> Como se ha indicado anteriormente, Eversource sostiene que, a partir de su previsión de la subestación de Chelsea de 2016 ([véase el cuadro 3, más arriba](#)), los modelos de previsión de la empresa comenzaron a captar mejor el impacto de la EE, y que las previsiones resultantes de 2016 a 2021 han mostrado una mayor precisión ([Escrito de réplica de la empresa, en 12](#)).

Eversource rechaza la crítica de CLF/GR de que la previsión de carga de la empresa se basó en gran medida en las estimaciones de electrificación para reforzar la necesidad sin los estudios adecuados (Escrito [de respuesta de la empresa en 12](#)). Por el contrario, la empresa sostiene que la previsión no tiene en cuenta la electrificación generalizada, sino que sólo incluye un ajuste para los vehículos eléctricos ligeros basado en la reciente penetración histórica de los vehículos eléctricos en la Commonwealth (Escrito [de respuesta de la empresa en 12, citando los documentos EFSB-N-9; CLF-GR-N-6](#)). Si se produce una electrificación a gran escala en la zona de East Boston-Chelsea durante el horizonte de planificación, esto sólo aumentaría la necesidad ya mostrada en la previsión, afirma la empresa (Escrito de réplica de la empresa en [12-13](#)). La empresa sostiene que no puede ignorar la realidad de las próximas iniciativas estatales y locales que pondrán en marcha planes de electrificación generalizados y provocarán cambios

---

<sup>37</sup> En el contrainterrogatorio, el testigo de la empresa reconoció que la carga máxima de verano prevista para 2022 para la subestación de Chelsea (según la previsión de la subestación de Chelsea de 2015 utilizada en [Eversource 2017](#)) era de 149 MVA frente a los 128,6 MVA previstos en la previsión de la subestación de Chelsea de 2022 ([Tr. 3, en 496-497](#)). El testigo de Eversource señaló la variación aproximada de 20,4 MVA para 2022 y explicó: "[vamos] a no rehuir el hecho de que esa previsión que teníamos en 2015, que realmente marcó lo que yo llamaría un cambio de paradigma en nuestra previsión. De nuevo, fue a mediados de esa década cuando todas estas eficiencias entraron en el sistema. Mirando hacia atrás, nos lo perdimos" ([Tr. 3, en 497](#)).

significativos en la forma de atender las necesidades de movilidad y calefacción de los clientes en el futuro ([Escrito de respuesta de la empresa en 13](#)). Además, al no preparar el sistema eléctrico en la zona de carga de Chelsea-East Boston para sus necesidades actuales, la empresa argumenta que también impediría que Chelsea y East Boston experimentaran todos los beneficios de un futuro electrificado ([Escrito de respuesta de la empresa en 13](#)).

La empresa responde a otras críticas sobre su método de previsión. Con respecto a las tarifas TOU, la empresa afirma que el impacto de las tarifas TOU ya se refleja en los datos históricos utilizados en la previsión ([Escrito de respuesta de la empresa en 15](#), [citando Tr. 3, en 564-565](#)). En cuanto al aeropuerto de Logan, la empresa reconoce que Massport es el mayor cliente de la zona de Chelsea-East Boston, pero que la mayor parte de la carga servida desde la subestación de Chelsea procede de clientes residenciales, comerciales e industriales distintos de Massport ([Escrito de réplica de la empresa, pág. 15](#), [citando el documento RR-EFSB-26](#)).

#### 4. Análisis y resultados

En [Eversource 2017](#), el Siting Board determinó que la subestación existente de Chelsea, que da servicio a Chelsea y East Boston, tiene limitaciones de capacidad y planteaba un riesgo significativo de corte de carga. Por lo tanto, la Junta de Ubicación concluyó que eran necesarios recursos energéticos adicionales para mantener un suministro fiable de electricidad en la zona. [Eversource 2017 en 28-29](#). En el caso de [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación se negó a reabrir el expediente para determinar si la subestación era necesaria, ya que su conclusión anterior sobre la necesidad no se vio afectada por el traslado de la subestación a 190 pies al oeste, y la cuestión de la necesidad se determinó de manera completa y justa en el Procedimiento Original. [Eversource 2021 en 20-28](#).

Aunque la empresa sostiene que las disposiciones legales y reglamentarias, así como los precedentes judiciales, no requieren volver a discutir la necesidad del proyecto en este procedimiento, la empresa presentó una previsión de carga máxima revisada para 2021 para la subestación de Chelsea en su solicitud. Además, durante la presentación de pruebas, la empresa presentó una previsión de carga máxima recién preparada para 2022 para la subestación de Chelsea. A pesar de su posición de que el Consejo de Administración no debe volver a discutir la necesidad de la subestación propuesta en East Boston, la empresa ha presentado nueva información en forma de previsión revisada de la subestación de Chelsea, que ahora cubre el

período 2022-2031. Del mismo modo, CLF/GR patrocinó a la Dra. Stanton como testigo experto para evaluar la necesidad de la subestación de East Boston, y proporcionó tanto una amplia crítica de la previsión de Eversource para la subestación de Chelsea en 2022, como su propio análisis independiente para la subestación de Chelsea, basado en gran medida en las expectativas de crecimiento de la carga del CELT de ISO-NE en 2022 para el conjunto de Massachusetts.

La empresa está en lo cierto al afirmar que no es necesario volver a litigar las conclusiones anteriores de la Junta de Administración, como la necesidad, en un procedimiento de certificación. Sin embargo, basándose en los precedentes de la Junta de Administración, la Junta evaluó el alcance de la nueva información y los cambios en las circunstancias en el período transcurrido desde Eversource 2017. Por lo tanto, la Junta de Ubicación echó un nuevo vistazo a las previsiones de la empresa y revisó todos los elementos de la nueva previsión de la subestación de Chelsea para 2022.

Aunque hay muchas similitudes en el método utilizado para producir las previsiones de Eversource para 2015 y 2022 de la subestación de Chelsea, también hay diferencias significativas, así como datos de entrada totalmente nuevos. La crítica de CLF/GR de que la Compañía "simplemente se basa principalmente en las conclusiones de la Junta en las decisiones anteriores relativas a la subestación propuesta y no tiene en cuenta la nueva información y el cambio de circunstancias en los años intermedios desde esas decisiones" está en desacuerdo con el registro totalmente actualizado en este procedimiento sobre la cuestión de la necesidad, que la Compañía describe con precisión como una "montaña de pruebas presentadas por Eversource" - por no hablar de las pruebas presentadas por CLF/GR ([Memorial de Respuesta de CLF/GR en 1](#); [Memorial de Respuesta de la Compañía en 3-4](#)). Apropiadamente, la revisión de la Junta de la necesidad en este procedimiento se basa en el expediente en este procedimiento, que ha sido desarrollado plenamente y de manera justa y litigado activamente por las partes.<sup>38</sup> La Junta de Clasificación

---

<sup>38</sup> CLF/GR se queja de que, dado que los datos específicos de los clientes, como los del aeropuerto de Logan, están protegidos en este procedimiento de la divulgación al público, es imposible que los residentes de East Boston evalúen de forma justa y precisa la exactitud de las afirmaciones de la empresa de que el aeropuerto de Logan no constituye la mayor parte de la carga atendida por la subestación de Chelsea ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 7](#)). El Siting Board señala que CLF/GR firmó un acuerdo de no divulgación con la empresa y, por lo tanto, CLF/GR ha tenido pleno acceso a los datos de carga del aeropuerto de Logan, proporcionados por la empresa en respuesta a varias solicitudes de información y

hace su conclusión requerida sobre la necesidad basada en esta nueva información. Véase G.L. c. 164, § 69O.

CLF/GR cuestiona la necesidad de la subestación de East Boston basándose en su percepción de que los clientes de la zona de Chelsea-East Boston están siendo atendidos de forma fiable, y que la necesidad del año anterior en 2018 (tal y como se recoge en [Eversource 2017](#)) ha "ido y venido" sin incidentes. Este argumento es erróneo en dos aspectos críticos. En primer lugar, y lo que es más importante, las normas de planificación de la fiabilidad bien establecidas adoptadas por el Siting Board (y otras autoridades reguladoras como la Comisión Federal de Regulación de la Energía, el Consejo de Fiabilidad Eléctrica del Noreste, la Conferencia de Planificación de la Energía del Noreste e ISO-NE) no se basan simplemente en las condiciones operativas reales recientes para evaluar si existe la necesidad de recursos adicionales. Aunque la ocurrencia de cortes y sobrecargas sugiere ciertamente tal necesidad, la ausencia de cortes y sobrecargas reales no significa necesariamente que no existan problemas de fiabilidad del sistema eléctrico ahora o en un futuro razonablemente previsible.

En segundo lugar, las prácticas establecidas de planificación de la fiabilidad se basan en dos elementos clave de modelización: (1) condiciones de tensión en el sistema que reflejen picos de carga y condiciones meteorológicas extremas; y (2) escenarios de contingencia definidos que supongan el fallo de uno o más elementos del sistema (como un transformador de subestación, una línea de suministro de transmisión u otros recursos críticos del sistema). En ausencia de condiciones de estrés y de contingencias graves, no es de extrañar que las interrupciones relacionadas con la transmisión y los problemas de fiabilidad no se produzcan normalmente y, por lo tanto, no sean evidentes para los clientes. Por consiguiente, la Junta de Selección no considera que el historial de funcionamiento generalmente fiable del sistema eléctrico en la zona de carga de Chelsea-East Boston contradiga la afirmación de la empresa de que necesita urgentemente recursos

---

registro de CLF/GR. Además, CLF/GR no se opuso a la moción de la Compañía ni presentó una objeción a la decisión del Presidente sobre el tratamiento confidencial de dichos datos. En consecuencia, las críticas tardías de CLF/GR sobre las limitaciones de confidencialidad de los datos de carga de los clientes, incluidos los del aeropuerto de Logan, carecen de fundamento. [Véase NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01, Presiding Officer Ruling Granting Protective Treatment \(10 de junio de 2022\)](#); [NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22- 01, Presiding Officer Ruling Granting Protective Treatment \(18 de julio de 2022\)](#).

adicionales para prestar un servicio fiable en la zona de carga de Chelsea-East Boston. El Consejo de Administración ha señalado en anteriores ocasiones que la planificación de la fiabilidad del sistema se basa en la suposición de condiciones adversas extremas, con una baja probabilidad de ocurrencia, pero con graves consecuencias que podrían poner en peligro la fiabilidad, la salud pública, la seguridad y el bienestar. [Véase NSTAR Electric Company d/b/a Eversource, EFSB 17-02/DPU17-82/17-83, en 47 \("Sudbury-Hudson"\) \(2019\); NSTAR Electric Company, EFSB 10-2/DPU 10-131/132, en 25, 51 \("Lower SEMA"\) \(2012\); National Grid, EFSB 09-1/DPU 09-52/09-53 en 6 n. 7 \(2011\)](#). La importancia de este enfoque de planificación está firmemente arraigada en los estatutos y reglamentos de la Junta de Administración, en los precedentes judiciales y en la revisión judicial de nuestras decisiones, y está bien establecida. [Véase Town of Sudbury v. Energy Facilities Siting Bd., 487 Mass. 737, 748749 \(2021\)](#).

Aparte de la aplicación de normas y métodos adecuados de planificación de la fiabilidad, también hay indicios en el reciente historial de funcionamiento real, y los cambios previstos en la zona de carga de Chelsea-East Boston, de amenazas a la fiabilidad del sistema, a pesar de la finalización (según [Eversource 2017](#)) de una nueva línea de transmisión de 115 kV que conecta la subestación de Mystic en Everett con la subestación de Chelsea. En primer lugar, los picos de carga reales en la subestación de Chelsea en 2021 casi volvieron a los niveles vistos por última vez en 2013, lo que dio la primera urgencia a la necesidad de la subestación de East Boston propuesta. [Eversource 2017 en 22](#).<sup>39</sup> Las cargas máximas reales de 2021 se acercan a la capacidad normal de la subestación de Chelsea de 125 MVA y es posible que ya hayan superado este nivel dada la continua recuperación de la supresión de carga inducida por la pandemia ([Exh. EFSB-N-2, en 2](#)). En segundo lugar, el importante crecimiento de la carga procedente de nuevas cargas importantes (que se analizan más adelante) amenaza con superar la capacidad nominal normal y de emergencia de la subestación de Chelsea a corto plazo ([Anexo EFSB-N-6](#)). En tercer lugar, la empresa ha proporcionado amplios datos históricos sobre incidentes de pérdida de servicio en los últimos 10- 15 años para la zona de carga de Chelsea-East Boston que muestran algunos incidentes de

---

<sup>39</sup> CLF/GR ha cuestionado si las cargas en el aeropuerto de Logan pueden, de hecho, haber sido suprimidas debido a la disminución de los viajes aéreos durante la pandemia del COVID-19 ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 7](#)). En la medida en que esto sea cierto, las cargas máximas reales de 2021 de la subestación de Chelsea también pueden haber sido subestimadas.

interrupción significativos (Exh. [EFSB-N-7](#)). Aunque la subestación de East Boston no habría evitado necesariamente todos estos incidentes, las pruebas indican que la subestación habría reducido el número, la duración y la gravedad de estos cortes al proporcionar nuevas e importantes oportunidades para que la empresa seccione aún más sus líneas de alimentación fuera de la subestación de Chelsea y realice reparaciones en los circuitos averiados (Exh. [EFSB-N-7](#), en 10). Por las razones expuestas, la Junta de Selección rechaza las afirmaciones de CLF/GR de que el historial operativo reciente impide de algún modo determinar la necesidad de la zona de carga de Chelsea-East Boston.

El expediente de este procedimiento verifica varias características importantes del sistema eléctrico en la zona de carga de Chelsea-East Boston en relación con la necesidad. En primer lugar, no hay ninguna fuente alternativa de suministro de transmisión en esta zona en la actualidad, salvo a través de la subestación de Chelsea ([Exh. EV-2](#), en 17; [Tr. 3](#), en 396). En segundo lugar, tampoco hay líneas de alimentación de distribución alternativas desde otras subestaciones de la región que puedan recoger actualmente la carga en Chelsea o East Boston en caso de contingencia en la subestación de Chelsea ([Tr. 3](#), en 396). Por lo tanto, la zona de carga de Chelsea-East Boston se describe con exactitud como una isla eléctrica, en la que East Boston se encuentra en el extremo más exterior, sin líneas de transmisión directas, y con los alimentadores de distribución subterráneos más largos de esta zona de carga, lo que los hace más susceptibles de sufrir fallos e interrupciones ([Exhs. EV- 2](#), en 17; [EFSB-N-7](#), en 10-11).

Con respecto a los métodos generales utilizados para desarrollar la Previsión de la Subestación de Chelsea de 2022, la Junta de Ubicación observa muchas similitudes con el enfoque utilizado en [Eversource 2017](#), que la Junta de Ubicación consideró "revisable, apropiado y fiable para su uso en este procedimiento para evaluar la afirmación de necesidad de la Compañía." Sin embargo, como se señaló anteriormente, ha habido varias revisiones en el enfoque de previsión de la Compañía, y todos los datos de entrada para la previsión de la subestación de Chelsea de 2022 han sido revisados desde la previsión de 2015 utilizada en [Eversource 2017](#). La empresa afirma que las revisiones de su método de previsión han hecho que sus previsiones sean más precisas y que internalicen adecuadamente algunos de los principales cambios estructurales, en particular los relacionados con la EE, que se estaban desarrollando en el momento de su previsión de la subestación de Chelsea de 2015 ([Exh. EFSB-N-3](#), en 6; [Tr. 3](#), en 494). La revisión de la Junta de Administración de la previsión de la subestación de Chelsea de 2022 que se presenta a

continuación se centra en las cuestiones planteadas por las partes o el personal durante este procedimiento y proporciona una breve revisión de los métodos básicos de modelado utilizados anteriormente.

La previsión de la subestación de Chelsea para 2022 de la empresa utiliza un método generalmente similar al de la previsión de 2015 para elaborar una "previsión de tendencia" básica mediante un modelo econométrico, que evaluó la demanda máxima histórica en función de las condiciones meteorológicas de los días punta y de la economía. [Véase Eversource 2017 en 14](#). Algunos cambios dignos de mención incluyen el uso de datos de ventas minoristas en lugar del producto estatal bruto, que la empresa observó que era una medida predictiva más útil de la carga máxima (Tr. 3, en 439). A partir de su previsión de la subestación de Chelsea de 2016, y en adelante, la Empresa introdujo una nueva variable ficticia para reflejar mejor un importante cambio estructural en la carga máxima debido al aumento de la EE y a la aplicación de códigos de construcción más estrictos (Tr. 3, en 493-494). Al mismo tiempo, la empresa eliminó otra variable ficticia utilizada originalmente para captar los picos crecientes que se produjeron en el periodo 2011-2013 de clima extremadamente cálido y húmedo que resultó ser un predictor poco fiable en los años posteriores (Tr. 3, en 494-495). Como se muestra en la Tabla 3 anterior, estos cambios ayudaron a mejorar significativamente la precisión de las previsiones de la Subestación Chelsea de la Empresa desde 2015, que siguen mejorando.

Después de elaborar la previsión de tendencias para la subestación de Chelsea, la empresa ajustó esta previsión para tener en cuenta la EE incremental, las instalaciones fotovoltaicas y los VE por encima de lo que está implícito en los datos históricos. En estas áreas, Eversource introdujo varios cambios en la previsión de la subestación de Chelsea para 2022, en relación con la previsión de 2015: (1) la empresa creó y utilizó por primera vez una previsión de EE específica para el área de la subestación de Chelsea -concretamente centrada en los códigos postales 02128 y 02150- en lugar de utilizar una parte prorrateada de los ahorros de EE del sistema de Eversource East basada en las cargas máximas relativas de la subestación (el enfoque de la previsión de 2015); (2) la empresa redujo a cero las futuras contribuciones de la energía fotovoltaica de BTM a la reducción de la carga máxima, dado que las cargas máximas de verano se producen ahora a veces más tarde en las horas de la noche (hasta tan tarde como las 21:00 o las 22:00 h.m.) cuando la producción fotovoltaica se aproxima a cero; y (3) la empresa añadió un nuevo componente para el uso incremental previsto de vehículos eléctricos ligeros basado en una estimación de todo el

sistema asignada a cada subestación según un método de asignación de picos históricos proporcionales ([Exh. EFSB-N-9, en 1](#)).

CLF/GR se opone a cada uno de estos cambios. Con respecto a la EE, CLF/GR afirma que Eversource no tiene en cuenta adecuadamente los programas de EE en su evaluación de necesidades ([Escrito de CLF/GR en 10](#)). En el caso de la energía fotovoltaica, CLF/GR argumenta que la empresa no ha tenido en cuenta el hecho de que "los recursos solares pueden generar electricidad más tarde en el día durante estos días de máxima actividad en verano porque hay luz diurna adicional, o el uso potencial del sistema de almacenamiento de baterías en el cambio de la generación renovable en la hora punta" ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 6](#)). CLF/GR también critica la proyección de VE de la empresa (y otras proyecciones de carga de electrificación) como incompleta y concluyente ([Escrito de CLF/GR en 11-12](#)). CLF/GR también cuestiona por qué la empresa no ha evaluado las tarifas TOU como medio para reducir los picos de demanda ([CLF/GR Brief en 12](#)). Como se analiza a continuación, la Junta de Administración considera que cada uno de los argumentos de CLF/GR no es convincente.

Con respecto al ajuste de EE, la previsión de la subestación Chelsea de 2022 de la empresa se adapta específicamente a la zona de carga de Chelsea-East Boston, en lugar de una asignación proforma de las proyecciones de EE a nivel de sistema, que se observa en las previsiones de subestaciones anteriores de Eversource, incluida la previsión de la subestación Chelsea de 2015 ([Tr. 3, en 572](#)). A pesar de la crítica de CLF/GR, este refinamiento parece beneficioso al reflejar con mayor precisión el hecho de que Eversource se ha embarcado recientemente en mejoras específicas en el nivel de participación de EE en el área de carga de Chelsea-East Boston ([Tr. 3, en 572](#)). El Siting Board anima a Eversource (y a otras entidades declarantes) a seguir este método, siempre que sea posible, en el futuro.

La decisión de Eversource de descartar esencialmente los 6,2 megavatios ("MW") adicionales previstos de instalaciones fotovoltaicas en la zona de carga de Chelsea-East Boston en los próximos diez años como reductor de la carga máxima, es un cambio reciente de método en su previsión de subestaciones ([Tr. 3, en 492-493](#)). Anteriormente, Eversource se basaba en la metodología de previsión solar de ISO-NE y asumía un pequeño porcentaje de la capacidad nominal fotovoltaica incremental como reducción de los futuros picos de carga ([Exh. EFSB-N-](#)

3).<sup>40</sup> La empresa informó de que había llevado a cabo un análisis detallado de las horas punta del sistema para la zona de carga de Chelsea-East Boston y determinó que el pico podría producirse ahora en cualquier momento entre aproximadamente la 1:00 p.m. y hasta las 9:00 p.m. (Tr. 3, en 506). Dado que el pico puede producirse en horas en las que la producción fotovoltaica está disminuyendo, o incluso es nula, la empresa decidió que no era apropiado incluir un ajuste del pico para la energía fotovoltaica en adelante (Exh. EFSB-PA-2). La empresa observó que el desplazamiento de la punta hacia las últimas horas de la tarde refleja tanto el efecto de la producción fotovoltaica en las primeras horas del día como el aumento de la demanda residencial que se desvía hacia las horas de la tarde (Tr. 3, en 506-508).

El expediente de este procedimiento muestra que las horas punta de verano en la zona de Chelsea-East Boston se han ampliado en los últimos años a un periodo de tiempo más amplio, desde aproximadamente la 1:00 p.m. hasta las 9:00 p.m. en los calurosos y húmedos días de la semana de verano, especialmente tras una ola de calor de varios días. Teniendo en cuenta esta realidad, la producción fotovoltaica, ya sea BTM o suministrada a la red como producción neta de energía, no se corresponderá necesariamente con las horas de máxima carga del sistema, y puede que no esté disponible en absoluto durante los picos reales, si la tendencia de la demanda hacia las horas de la tarde continúa.

No se puede descartar la posibilidad de que el almacenamiento de energía en baterías desplace la producción fotovoltaica para reducir de forma más fiable los picos de verano, como postula CLF/GR, pero la empresa plantea importantes dudas sobre la eficacia práctica de este enfoque. En primer lugar, dado que la ventana de picos potenciales del sistema en la zona de carga de Chelsea-East Boston se extiende durante aproximadamente ocho horas (de las 13:00 a las 21:00

---

<sup>40</sup> Eversource señala que históricamente ha previsto que el pico de verano se produzca en torno a las 17:00 horas, lo que equivale a que sólo esté disponible el 27 por ciento de la producción solar potencial (Exh. EFSB-N3). En la previsión del CELT de ISONE para 2022, el informe señala que Nueva Inglaterra tiene más de 4.800 MW de capacidad fotovoltaica instalada, lo que ha desplazado la hora punta de la demanda de la red a las últimas horas del día, cuando se reduce la producción fotovoltaica. La previsión del CELT de 2022 estimó que los recursos fotovoltaicos reducen la demanda en 903 MW (o el 18,75% de la capacidad nominal) en el momento del pico neto del sistema de verano, durante las primeras horas de la tarde (Exh. CLF-GR-ES en 13 n.8, que proporciona un enlace a [https://www.iso-ne.com/static-assets/documents/2022/04/forecast\\_data\\_2022.xlsx](https://www.iso-ne.com/static-assets/documents/2022/04/forecast_data_2022.xlsx)).

horas), incluso con un conocimiento perfecto de las cargas del sistema para el día, y un uso óptimo del almacenamiento en batería para reducir los picos de carga, el desplazamiento de la producción fotovoltaica para el consumo más tarde en el día con el almacenamiento en batería puede alterar el momento del pico del sistema, pero sólo tiene un efecto limitado en su magnitud. En otras palabras, al desplazar la producción solar a través del almacenamiento en baterías para su consumo más tarde en el día, las horas punta del sistema pueden simplemente retroceder a las horas de la tarde o a las primeras horas de la noche.

Si bien la Junta de Asignación de Recursos comparte algunas de las reservas expresadas por la empresa en relación con el papel que pueden desempeñar las futuras instalaciones fotovoltaicas en la reducción de los picos de carga en la zona de Chelsea-East Boston, también consideramos que esta área requiere un estudio más profundo en casos futuros, a medida que los programas de incentivos para el despliegue de energía fotovoltaica y de almacenamiento de energía evolucionan y se vuelven más maduros.<sup>41</sup> Al aceptar el análisis fotovoltaico de la empresa a efectos de la revisión de la necesidad en este procedimiento, estamos seguros de que la consideración completa de la energía fotovoltaica junto con las opciones de almacenamiento de energía se produce en el análisis NTA de la empresa más adelante. Además, la cantidad de energía fotovoltaica estimada para los próximos diez años (con una capacidad nominal de 6,2 MW) es muy inferior a la cantidad de capacidad necesaria para compensar la deficiencia de la capacidad firme (LTE) de la subestación de Chelsea (14,2 MVA). Por lo tanto, el tratamiento previsto de la energía fotovoltaica adicional en los próximos diez años, incluso si fuera totalmente decreciente para la carga máxima, no revertiría la conclusión de la necesidad de recursos adicionales.

En lo que respecta a las proyecciones de la demanda de vehículos eléctricos en los próximos diez años, la empresa ha presentado un nivel de detalle suficiente para que el Consejo de Administración concluya que sus estimaciones son razonables y coherentes con los programas y objetivos políticos previstos, así como con las tendencias del mercado. En todo caso, parece que las estimaciones de la empresa sobre la demanda de recarga eléctrica de vehículos eléctricos están probablemente en el lado conservador, dada la presencia del aeropuerto de Logan en East Boston,

---

<sup>41</sup> [CLF/GR](#) también señala el papel que pueden desempeñar los vehículos eléctricos en el almacenamiento de energía y el apoyo a la red con la carga bidireccional ([informe de CLF/GR en 11-12](#)). A medida que esta tecnología incipiente se hace más factible, merece un examen más detallado en las futuras previsiones de carga.

y su potencial para el uso generalizado de la flota de vehículos eléctricos tanto para pasajeros como para mercancías. El compromiso de Hertz de adquirir un número significativo de VE para su ubicación en el aeropuerto de Logan es un claro indicio de esta tendencia. Al igual que el almacenamiento de baterías, las tasas de adopción de los vehículos eléctricos y su impacto en los picos de carga es un área de mercado en evolución y de rápido crecimiento que se aconseja a Eversource y a otros solicitantes que evalúen de cerca en futuras presentaciones.

Por último, el Siting Board no ve ninguna deficiencia en el tratamiento de las tarifas TOU por parte de la empresa en sus prácticas de previsión de carga en este procedimiento. En la medida en que los clientes utilicen actualmente las tarifas TOU, estos cambios temporales en el consumo ya se reflejarían en los resultados de la regresión econométrica utilizando datos históricos de carga. A falta de cambios significativos en la adopción de las tarifas TOU en el futuro, algo que CLF/GR no ha alegado, no hay razón para concluir que la metodología de la Compañía pase por alto la contribución que hacen las tarifas TOU a la reducción de las cargas máximas en un grado significativo.

Con mucho, el factor más significativo que influye en la previsión de la subestación de Chelsea para 2022 de Eversource es la adición de grandes cargas escalonadas que no se recogen en las tendencias ordinarias de crecimiento económico, tanto históricas como prospectivas, utilizando el análisis de regresión econométrica ([Exh. EFSB- N- 6, en 1](#); [Tr. 3, en 470-472](#)). La empresa limita las adiciones de carga escalonada en la previsión a "proyectos conocidos y muy seguros que [Eversource] considera que van a entrar en funcionamiento" ([Tr. 3, en 472](#)). El componente de carga escalonada de la previsión de la subestación de Chelsea para 2022 incluye cuatro clientes: Clippership (un complejo de apartamentos de alquiler de lujo en East Boston), Massport (proyecto de ampliación de la terminal), Hertz (adición de carga de vehículos eléctricos) y la remodelación de Suffolk Downs por parte de HYM Investment Group ([Exh. EFSB-N-6; Tr. 3, en 482](#)). Eversource reconoce que Massport es el mayor cliente individual existente en la zona,<sup>42</sup> y un

---

<sup>42</sup> Eversource proporcionó datos de carga de Massport pero solicitó un tratamiento confidencial para esa información. La información proporcionada con carácter confidencial estaba disponible para las partes que ejecutaban un acuerdo que limitaba la divulgación de los materiales para proteger la información específica de los clientes. [Véase NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22- 01, Presiding Officer Ruling Granting Protective Treatment \(10 de junio de 2022\)](#).

importante lugar de crecimiento de la carga futura, incluidas las cargas en el aeropuerto de la propia Massport y las cargas cercanas relacionadas con el aeropuerto, como Hertz (Tr. 7, en 1268). En la previsión de la subestación de Chelsea para 2022 es aún más importante el plan de reurbanización de Suffolk Downs, cuya construcción ya está en marcha, y que se prevé que añada 12 MVA de nueva carga para 2028, y potencialmente 42 MVA en un periodo de 20 años (Exh. EFSB-N-6; Tr. 3, en 482). La subestación de East Boston propuesta proporcionaría una amplia capacidad para este crecimiento de la carga a corto plazo y está diseñada con espacio para acomodar un tercer transformador en el futuro, para manejar el nivel de crecimiento asociado con el pleno desarrollo de Suffolk Downs (Tr. 3, en 485-486).

En sus escritos inicial y de réplica, CLF/GR no presenta ninguna crítica a la metodología de carga escalonada de la Compañía, aparte de señalar que aproximadamente el 73 por ciento de dichas cargas que tienen una calificación de confianza del proyecto de la Compañía de "cierta" están relacionadas con el aeropuerto (Escrito de CLF/GR en 12 n.7). Sin embargo, durante el conainterrogatorio, la testigo de CLF/GR expresó su opinión de que las cargas escalonadas se utilizan en la previsión de la empresa porque Eversource "está examinando las adiciones específicas de carga instalación por instalación, empresa por empresa, más allá de su previsión econométrica inicial" (Tr. 5, en 867). También recomienda que Eversource y la Junta de Administración deberían haber, pero no lo han hecho, "verificado las cargas escalonadas en este procedimiento, incluyendo las cartas de los clientes en relación con esas nuevas cargas, su calendario, cualquier advertencia y las alternativas que aplanarían la carga o reducirían su uso de energía" (Tr. 5, en 871-872).

A pesar de los recelos del testigo de CLF/GR, la Junta de Administración considera que la empresa ha aportado, de hecho, pruebas sustanciales para verificar los incrementos de carga incluidos en la previsión de la subestación de Chelsea para 2022. Dichas pruebas incluyen cartas de carga, anuncios públicos, actividades de construcción reales, especificaciones del proyecto, planes y aprobaciones/permisos, y otros indicios de certeza, magnitud y calendario del proyecto.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> La empresa reconoció que, hasta la fecha, no dispone de una carta de carga de HYM Investment Group, el promotor de Suffolk Downs (Tr. 3, en 477). La empresa prevé que el promotor de Suffolk Downs enviará una carta de carga en el futuro y que las conversaciones entre la empresa, el promotor y un consultor indican que la parte de Revere de la remodelación de Suffolk Downs (atendida por National Grid) comenzará primero y

Es importante destacar que la empresa también exige a los clientes de carga escalonada que paguen unos honorarios significativos por adelantado por la ingeniería y los equipos de la empresa que se encargan de dar servicio a dichas cargas (Tr. 3, en 477-479). La empresa también cuenta con personal especializado que trabaja con los promotores, supervisa el progreso de estos proyectos, asiste a las reuniones de planificación y proporciona esta información a otras personas de la empresa (Tr. 3, en 479). A la vista de lo anterior, la Junta de Asignación considera que la previsión de carga escalonada de la empresa es suficientemente conocida y medible para su uso en la previsión de la subestación de Chelsea de 2022.

CLF/GR intentó socavar la previsión de carga de la empresa a través de su testigo, el Dr. Stanton, en la prueba CLF-GR-ES.<sup>44</sup> Este análisis utiliza las tasas de crecimiento del CELT de 2022 de ISO-NE para la carga de Massachusetts en el periodo 2022-2031 como base para estimar una tasa de crecimiento anual compuesta supuesta del 0,05% para la zona de carga de Chelsea-East Boston atendida por la subestación existente de Chelsea (Anexo CLF-GR-ES en 17). Como se ha señalado anteriormente, en el análisis del Dr. Stanton no hay ajustes externos para factores exógenos, como las cargas escalonadas previstas.

Como señala correctamente la empresa, esta no es la primera vez que las partes (incluida GreenRoots) en los procedimientos relacionados con el proyecto han defendido el uso de dicho análisis para revisar si existe la necesidad de la subestación de East Boston propuesta (Escrito de respuesta de la empresa en 4). CLF/GR alega que la previsión de demanda máxima de 2022 de

---

que la primera parte de la remodelación en East Boston comenzará en algún momento de 2023 (RR-EFSB-8, en 1-2). Como parte del "requisito de servicio eléctrico" de la empresa, ésta espera que el promotor presente una solicitud de servicio, pero, en última instancia, es el cliente quien decide cuándo proceder con este paso (RR-EFSB-8, en 1). La empresa sostiene que los planes anunciados para la remodelación de Suffolk Downs son muy publicitados y están en marcha (RR-EFSB-8, en 1). Además, Eversource señala que el promotor ha obtenido las aprobaciones de la BPDA y de la Oficina de la MEPA (RR-EFSB-8, en 1).

<sup>44</sup> Parece haber cierta confusión sobre cómo llamar a este análisis: El testimonio de la Dra. Stanton describe su análisis cuantitativo como "la previsión tentativa de *carga máxima* -del CEB-L proporcionada en la Tabla 4" [énfasis añadido] (Exh. CLF-GR-ES, en 17). Sin embargo, durante el interrogatorio, la Dra. Stanton declaró que en su análisis, "[ella] no estaba proporcionando una previsión alternativa a la proporcionada por la Compañía. Más bien, [ella] proporcionaba información como una crítica a su previsión y señalaba los problemas con su previsión" (Tr. 5, en 866).

Eversource a nivel granular para la subestación de Chelsea debería ignorarse en favor del modelo de tendencia de ISO-NE para la carga estatal. (Escrito de CLF/GR en 10-11). Como bien sabe CLF/GR, estas mismas afirmaciones han sido rechazadas en los dos procedimientos anteriores relativos al Proyecto. [Eversource 2021 en 23-24](#); [Eversource 2017 en 27](#). Véase también [NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, D.P.U. 20-67, en 22-25](#) (2022). Poco más hay que decir sobre nuestro rechazo, por tercera vez, de metodologías regionales menos precisas para evaluar la necesidad del área de carga de Chelsea-East Boston. Nos apresuramos a añadir que el expediente de este procedimiento muestra que la zona de carga de Chelsea-East Boston comprende aproximadamente el uno por ciento de la carga máxima de todo el estado de Massachusetts determinada por ISO-NE, y no hay ninguna razón para suponer que sus características de carga y tasas de crecimiento reflejen necesariamente las de todo el estado (Tr. 2, en 327-328). Por el contrario, el expediente de este caso, al igual que en casos anteriores, pone de manifiesto las características únicas de la zona de carga de Chelsea-East Boston y el ritmo inusualmente rápido de la actividad de desarrollo económico en esta parte relativamente pequeña de todo el estado. En consecuencia, rechazamos una vez más el uso de estimaciones de tasas de crecimiento regionales demasiado amplias como medio para elaborar una previsión de carga máxima para la zona de carga de Chelsea-East Boston. En su lugar, seguimos prefiriendo el enfoque granular de la empresa, basado en las subestaciones, por considerarlo superior y coherente con los métodos bien aceptados por el Consejo de Administración.

Como se ha señalado anteriormente, con respecto a la cuestión de la necesidad, la Junta de Administración no está rebatiendo sus conclusiones en [Eversource 2017](#) o [Eversource 2021](#). Por el contrario, está examinando de nuevo la cuestión. Dados los imperativos legales y reglamentarios para determinar la necesidad en este procedimiento de certificación, y el paso sustancial de tiempo desde la conclusión inicial de la necesidad en [Eversource 2017](#), el amplio expediente desarrollado sobre la necesidad en este procedimiento ha sido esencial. Este procedimiento contiene un registro completamente revisado sobre la necesidad, incluyendo nuevos estudios basados en métodos actualizados y datos de entrada totalmente nuevos, y nuevas conclusiones por parte de la Junta de Ubicación.

Si bien este nuevo análisis ha servido para que la Junta de Administración entienda la necesidad a efectos de su revisión de la solicitud de certificado en este procedimiento, también ha proporcionado una inusual comprensión retrospectiva de los métodos de previsión anteriores de la

empresa y las variaciones de previsión relacionadas con el período de tiempo transcurrido de ocho años. El expediente de este procedimiento también muestra que la empresa ha identificado y abordado los elementos de su metodología de previsión que están relacionados con las desviaciones de previsión anteriores. De hecho, el expediente de este caso demuestra que la precisión de las previsiones más recientes ha mejorado notablemente. El Siting Board anima a la empresa, y a otros futuros solicitantes, a revisar y perfeccionar las metodologías de previsión establecidas y a esforzarse continuamente por mejorar la precisión.

En vista de lo anterior, la Junta de Asignación de Recursos considera que la previsión de la subestación de Chelsea para 2022 de la empresa es revisable, adecuada y fiable para evaluar la cuestión de la necesidad de recursos adicionales en la zona de carga de Chelsea-East Boston. Las pruebas del procedimiento establecen claramente una necesidad de 0,6 MVA de recursos adicionales en la zona de carga de Chelsea-East Boston para 2024, que aumentará de forma constante hasta alcanzar los 14,2 MVA de recursos adicionales en 2031. Más allá del horizonte temporal de la previsión de la subestación de Chelsea de 2022, la perspectiva de 30 MVA de carga adicional después de 2031 para la reurbanización de Suffolk Downs sugiere que el nivel de necesidad reflejado en la previsión actual para la zona de carga de Chelsea-East Boston es probable que se acelere significativamente a más largo plazo. El registro también muestra que la demanda de carga máxima en el área de carga de Chelsea-East Boston puede aumentar aún más por el aumento de los niveles de electrificación de los edificios y el transporte, todavía en su infancia, a medida que la Commonwealth avanza en sus planes de implementación de Net Zero en 2050. En vista de lo anterior, la necesidad de recursos adicionales para el área de carga de Chelsea-East Boston es inmediata, significativa y probablemente se acelerará, y debe abordarse ahora para garantizar un servicio eléctrico fiable.

D. Alternativas del proyecto

1. Posición de la empresa

En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación revisó múltiples transmisiones potenciales y NTAs para satisfacer la necesidad del Proyecto como se presentó en el Procedimiento Original, incluyendo la Subestación. [Eversource 2017 en 29-63](#). Para las NTA, la Junta de Ubicación evaluó específicamente la GD, la RD, la EE, la generación a gran escala y un sistema de almacenamiento de energía en baterías de gran tamaño ("BESS"). [Eversource 2017 en 20-31](#). La

Junta de Ubicación encontró que el Proyecto, incluyendo la Subestación, era superior a las otras alternativas identificadas con respecto a proporcionar un suministro de energía confiable para la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor costo posible. [Eversource 2017 en 62-63](#)

Eversource declaró que en el Procedimiento Original presentó amplias pruebas sobre la transmisión potencial y los NTA para satisfacer la necesidad identificada en East Boston y Chelsea, demostrando que serían insuficientes, más costosos, más complejos y menos fiables de implementar que el Proyecto ([Memorial de la Compañía en 54, citando Eversource 2017 en 59-63](#)). Eversource argumenta que las opciones alternativas para satisfacer la necesidad fueron evaluadas de manera completa y justa en el procedimiento subyacente, y que la Junta de Ubicación no vuelve a litigar tales cuestiones en virtud de los precedentes judiciales y de adjudicación establecidos ([Company Brief en 54](#)). No obstante, en respuesta a las preguntas de la Junta de Clasificación y de los intervinientes, la empresa aportó pruebas en este procedimiento sobre las alternativas para satisfacer la previsión actual de la necesidad de la subestación. La empresa argumenta que, con las nuevas pruebas, ha vuelto a demostrar de forma concluyente que ninguna alternativa sería suficiente para satisfacer la necesidad identificada con el mismo nivel de fiabilidad, puntualidad o rentabilidad que la subestación ([escrito de la empresa en 54](#)).

Eversource señaló que su evaluación de los NTAs del Proyecto ha evolucionado significativamente desde el procedimiento subyacente y refleja los perfiles tecnológicos actualizados de los NTAs y mejores herramientas analíticas para evaluarlos ([Tr. 6, en 1169-1170](#)). Por ejemplo, la empresa señaló que la tecnología de las baterías ha mejorado significativamente desde el procedimiento subyacente, y que el coste de las baterías, así como el de los paneles solares y los inversores de energía han disminuido y ahora son "productos básicos" ([Tr. 6, en 1172, 1176](#)).<sup>45</sup> Por el contrario, la empresa señaló que se ha aprovechado una gran cantidad de oportunidades de EE de bajo coste y que el aumento de la eficiencia requiere un desembolso de capital significativamente mayor ([Tr. 6, en 1177](#)). La empresa describió su nueva herramienta de selección de NTA para evaluar la viabilidad de las soluciones de NTA como un reflejo de los avances en la previsión y el modelado, y la mayor disponibilidad de datos ([Tr. 6, en 1169-1170](#)).

---

<sup>45</sup> La empresa también afirmó que había una mayor proliferación de recursos de GD, como la energía solar en los tejados, en la red eléctrica ([Tr. 6, en 1172](#)).

Eversource afirma que, incluso con las mejoras tecnológicas de las NTA, sigue sin haber una solución de NTA técnicamente viable (ni una combinación de NTA) que satisfaga la necesidad identificada para el Proyecto ([Exh. EFSB-PA-3; Tr. 2, en 336-337](#)).

La empresa observó que el resto del proyecto global descrito en el informe [de Eversource de 2017](#) ya se ha construido, y afirma que no hay ninguna alternativa que pueda cumplir de forma fiable el propósito de la subestación y su conexión con las dos líneas de transmisión ya terminadas ([Exh. EV-2, en 16](#)). En su conclusión, Eversource vuelve a argumentar que la subestación es la "solución óptima y [...] la única práctica para abordar la necesidad identificada" ([Escrito de la empresa, en 58](#)).

## 2. Pruebas adicionales del expediente sobre las alternativas del proyecto

En respuesta a las preguntas de la Junta de Ubicación y de los intervinientes, Eversource evaluó el uso de EE, RD, PV y BESS a gran escala, individualmente y en combinación, como alternativas de proyecto para satisfacer la necesidad del Proyecto según se confirma en este procedimiento. La Compañía basó su análisis en las cantidades de capacidad e inyección de energía de los NTAs necesarias para satisfacer los requisitos de carga máxima actualizados. La empresa también analizó las NTA como una cartera combinada despachada en un día de carga máxima ([Exh. EFSB-PA-3; Tr. 3, en 514-524](#)). Eversource también proporcionó información sobre soluciones de energía distribuida utilizando baterías BTM y vehículos eléctricos con capacidad de carga bidireccional para servir como baterías móviles, y una mayor adopción de tarifas TOU para reducir la demanda máxima ([Exhs. EFSB-PA-3; CLF-GR-N-41; EFSB-N-13; Tr. 3, en 565; RR-EFSB-9](#)).

### a) Necesidad de capacidad e inyección de energía de la NTA

Para llevar a cabo el análisis NTA, la empresa determinó las necesidades de capacidad (con unidades MVA)<sup>46</sup> y de inyección de energía (con unidades megavatios-hora - MWh) para abordar

---

<sup>46</sup> El MVA se utiliza a menudo para referirse a la capacidad de un equipo ([Tr. 3, en 444](#)). La empresa explicó que los MVA pueden convertirse en MW multiplicando el valor por un factor de potencia ([Tr. 3, en 444-445](#)). El factor de potencia representa la proporción de trabajo real que no se pierde por la potencia reactiva, que suele ser del 97 al 98 por ciento

las necesidades de transmisión y distribución en la subestación de Chelsea (Exh. EFSB-PA-3, en 4). Como se ha señalado anteriormente, la empresa identificó la necesidad de aumentar la capacidad en la zona a la que da servicio la subestación de Chelsea, que en 2031 se elevaría a una deficiencia de 14,2 MVA entre la capacidad firme de la estación (es decir, 135 MVA) y la carga máxima prevista en el sistema en un día punta de verano (Exh. EFSB-PA-3, en 1-2). Sobre la base de un perfil de carga estimado de 90/10 en día punta para la carga servida por la subestación de Chelsea en 2031, la empresa declaró que el déficit de energía correspondiente sería de 124,4 MWh (Exh. EFSB-PA-3, en 1-3). Como se ha señalado anteriormente, la empresa declaró que la subestación de Chelsea podría experimentar un pico de carga en cualquier momento entre la 1:00 p.m. y las 9:00 p.m. debido a la continua actividad comercial máxima durante el día y al aumento de la actividad residencial máxima por la noche (Exh. CLF-GR-N-28; Tr. 3, en 512-513). La empresa explicó que la necesidad de inyección de energía mencionada anteriormente (124,4 MWh) representa solo un evento de un día de duración, mientras que su análisis para 2031 mostraba que podría producirse una deficiencia de pico durante 17 días muy calurosos durante el verano (Exh. EFSB-PA-3, en 2). La empresa explicó que un evento de varios días requeriría una inyección de energía de 124,4 MWh por cada día (Exh. EFSB-PA-3, en 2).

Eversource afirmó que una solución NTA debería poder abordar tanto la capacidad adicional necesaria como la duración de la contingencia (es decir, el tiempo hasta que se repare el elemento transformador o hasta que las cargas disminuyan por debajo del nivel de Capacidad Firme) (Exh. EFSB-PA-3, en 2,4). La empresa consideró que una NTA era técnicamente viable si podía resolver la necesidad del proyecto con una fiabilidad, un rendimiento y un tiempo de respuesta comparables a los de la nueva subestación (Exh. EFSB-PA-3, en 4). La empresa llegó a la conclusión de que el requisito fundamental de un recurso NTA es que pueda seguir funcionando hasta que se resuelva la contingencia o disminuya la carga, lo que puede requerir que funcione durante varios días o varias semanas (Exh. EFSB-PA-3, en 4). La empresa evaluó cada posible NTA para determinar si podía proporcionar la capacidad y la energía necesarias, si podía construirse en el momento oportuno, y también evaluó los correspondientes costes e impactos medioambientales de cada NTA.

---

(Tr. 3, en 445). La Junta de Clasificación señala que estas dos unidades de capacidad se utilizan a menudo indistintamente, como es el caso en esta Decisión.

b) Energía solar fotovoltaica

Eversource evaluó la producción solar fotovoltaica utilizando perfiles de irradiación anuales, ajustados a las condiciones meteorológicas 90/10 para las condiciones de verano, lo que dio como resultado un factor de irradiación del 24,1% (Exh. EFSB-PA-3, en 5).<sup>47</sup> Eversource explicó que ninguna cantidad de energía solar fotovoltaica por sí misma puede satisfacer la necesidad del Proyecto porque los recursos solares son intermitentes y no dispersables: la energía solar puede reducir la carga máxima sólo durante las horas en que la luz solar está disponible, pero no durante la noche (Exhs. EFSB-PA-1; EFSB-PA-3, en 4-5).<sup>48</sup> La empresa indicó que la falta de disponibilidad de los recursos fotovoltaicos durante las horas de la tarde es especialmente problemática porque, en los días calurosos, las altas cargas a las que da servicio la subestación de Chelsea se extienden hasta bien entrada la noche (Exhs. EFSB-PA-1; EFSB-PA-3; EFSB-PA-5; Tr. 3, en 502). No obstante, la empresa señaló que la energía solar fotovoltaica seguiría reduciendo la inyección de energía necesaria durante un día punta (de 124,4 MWh a 115,9 MWh), aunque no reduciría la deficiencia de capacidad, ya que la deficiencia general de pico de 14,2 MVA se mantiene más tarde en el día (Exh. EFSB-PA-3, en 5-6).

c) DR activo y eficiencia energética

Para su análisis de los programas de RD, la empresa tuvo en cuenta el perfil de carga medio de los días laborables de la subestación de Chelsea en los meses de verano de junio, julio y agosto (Exh. EFSB-PA-3, en 7). Eversource declaró que los programas activos de RD, que animan a los

---

<sup>47</sup> La empresa declaró que las condiciones meteorológicas pueden disminuir la producción de la generación fotovoltaica (Exh. EFSB-PA-3, en 5 n.6). La empresa explicó que el factor de irradiación se basa en la probabilidad estadística de que haya poca energía solar en condiciones ajustadas a las condiciones meteorológicas para tener en cuenta la posible nubosidad momentánea, la niebla y otros perjuicios para la producción fotovoltaica (Exh. EFSB-PA-3, en 5 n.6).

<sup>48</sup> La empresa declaró que hay un total de aproximadamente 6,2 MW de capacidad solar fotovoltaica instalada actualmente en Chelsea y East Boston, que se instaló en la última década, con una previsión adicional de 3,2 MW en cola (Exh. EFSB-PA-3, en 5). La empresa añadió que la hoja de ruta de descarbonización de la Commonwealth, que exige un aumento del 105% de las instalaciones solares en los próximos diez años, requeriría 6,5 MVA de energía fotovoltaica adicional (Exh. EFSB-PA-3, en 5).

clientes a realizar reducciones temporales de la carga, no lograrían las reducciones necesarias, debido en parte a la larga duración de la carga elevada (carga en, o cercana al 99 por ciento de la capacidad de la subestación) a la que da servicio la subestación de Chelsea, hasta seis horas entre las 16:00 y las 22:00 horas (Exhs. EFSB-PA-3; EFSB-PA-4; Tr. 2, en 321-323). La empresa explicó que los programas de RD activos suelen durar de dos a cuatro horas, lo que no sería suficiente para servir de solución durante toda la duración de las cargas elevadas (Exh. EFSB-PA-3, en 7). Eversource también indicó que los clientes que participan en programas de RD activa tienden a utilizar más energía antes o después de que se les pida que reduzcan el uso, lo que simplemente aumentaría la demanda en un periodo de tiempo diferente (Tr. 3, en 502-503; Company Brief en 55).

La empresa afirma que las reducciones de EE a través de programas pasivos de RD, incluida la sustitución al por mayor de los equipos existentes de los clientes, como los acondicionadores de aire, por equipos más eficientes o actualizaciones de HVAC, no disminuirían las cargas máximas en la medida necesaria para eliminar la necesidad de la subestación (Exhs. EFSB-PA-3; EFSB-PA-4; Escrito de la empresa en 55). La empresa declaró que su previsión de la subestación de Chelsea para 2022 ya tiene en cuenta sus programas de EE "muy agresivos" en la zona de la subestación, según los cuales la empresa espera una reducción de la demanda de 6,1 MVA de la carga bruta en 2031 (Exhs. EFSB-PA-1; EFSB-PA-3, en 7). La empresa afirma que está reconocida a nivel nacional por sus programas de eficiencia energética, que son los mejores de su clase, y que en los últimos diez años ha participado activamente en la contratación de clientes comerciales que consideraba aptos para esos programas (anexo EFSB-PA-4; informe 6, en 1178-1179). La empresa explicó que, en consecuencia, ya había aprovechado todos los "frutos maduros" y que desplegar más EE sería significativamente más caro (Tr. 6, en 1177). Sin embargo, la empresa indicó que, conceptualmente, podría conseguir 2,3 MVA de ahorro de energía eléctrica adicional centrándose en aumentar la energía eléctrica por encima de los niveles habituales en la zona (Exhs. EFSB-PA-3, en 8; EFSB-PA-4).<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> La empresa afirmó que para lograr un ahorro superior a los 2,3 MVA adicionales sería necesario convencer a los clientes que aún no se han inscrito en los programas de EE de Eversource, y que según la empresa son probablemente más reacios a participar, de que realicen inversiones sustanciales para sustituir los equipos existentes (Exh. EFSB-PA-4; Company Brief at 56; Tr. 6, at 1178-1179). La empresa argumenta que estas

d) BESS a escala de servicios públicos

Teniendo en cuenta sus expectativas de 6,5 MVA de energía fotovoltaica adicional (de acuerdo con el objetivo general de la Hoja de Ruta de Descarbonización de la Commonwealth de un aumento del 105 por ciento de la capacidad fotovoltaica existente para 2031) (véase la Sección III.D.2.b, más arriba) y 2,3 MVA de ahorro de EE adicional para 2031 (como máximo en el marco de programas de EE focalizados) (véase la Sección III.D.2.c, más arriba), Eversource calculó que la deficiencia de capacidad restante sería de 12,1 MVA y la deficiencia de energía sería de 88,9 MWh ([Exh. EFSB-PA-3, en 8](#)). La empresa utilizó este requisito de capacidad reducida y un requisito de inyección de energía de 121 MWh (después de aplicar un factor de eficiencia de carga de ida y vuelta del 85 por ciento y un estado de carga mínimo adicional del 20 por ciento para ampliar la vida de la batería a la deficiencia de energía de 88,9 MWh) para su análisis del BESS ([Exh. EFSB-PA-3, en 9](#)).

Eversource argumenta que un BESS a escala de servicio público conectado a la red eléctrica no es una alternativa adecuada al Proyecto porque las baterías por sí solas no son una fuente de energía y deben recargarse de la red ([Exh. EFSB-PA-5; Tr. 3, en 504](#)).<sup>50</sup> Durante la recarga, la empresa afirmó que el BESS actúa como consumidor de energía ([Exh. EFSB-PA-5](#)). Suponiendo un evento de carga máxima de verano de dos días, N-1, la empresa calculó que un BESS a escala de servicio público se encontraría en un estado de carga nulo, o casi, al comienzo del segundo día, debido a la descarga completa de toda su energía el día anterior para hacer frente al evento de contingencia ([Exh. EFSB-PA-3, en 9-10](#)). Para recargar el BESS hasta un estado de carga suficiente para disponer de 121 MWh más tarde en el día para su descarga, la subestación de Chelsea tendría que funcionar a su capacidad LTE de emergencia (135 MVA) durante casi 18 horas en un día, desde aproximadamente las 7:30 hasta la 1:00 de la madrugada ([Exh. EFSB-PA-3,](#)

---

contrataciones adicionales de clientes no alcanzarían los niveles requeridos en el plazo necesario para cubrir la deficiencia de carga ([Exh. EFSB-PA-4; Company Brief at 56; Tr. 6, at 1178-1179](#)).

<sup>50</sup> La empresa declaró que el hipotético BESS tendría que conectarse al sistema de distribución para descargar los circuitos eléctricos "críticos" que atraviesan Chelsea Creek y descargar los transformadores en contingencias N-1 ([Exh. EFSB-PA-7](#)).

en 9-10).<sup>51</sup> La empresa explicó que este nivel de demanda superaría la capacidad máxima de 12- horas de LTE de los dos transformadores restantes disponibles en la subestación de Chelsea en una contingencia N-1 (Exhs. EFSB-PA-3; EFSB-PA-5; Tr. 3, en 504). La empresa hizo hincapié en que, además del incumplimiento de la LTE de 12 horas, el BESS tampoco podría recargarse a tiempo para hacer frente a un evento de carga máxima de varios días, como se describe en la sección III. D.2.a anterior (Exhs. EFSB-PA-3; EFSB-PA-5).

La empresa también argumenta que no es factible cargar un BESS con cantidades suficientes de energía solar conectada a la red- (escrito de la empresa en 57).<sup>52</sup> La empresa señaló que, en condiciones *ideales*, con la mayor producción solar posible (es decir, durante un solsticio de verano y en condiciones meteorológicas perfectas), 1 MW de capacidad fotovoltaica instalada podría generar 8,45 MWh en un solo día (Exh. EFSB-PA-7, en 2-3).<sup>53</sup> Por tanto, en estas condiciones de producción ideales, la capacidad fotovoltaica necesaria para recargar adecuadamente el BESS en un solo día, con una inyección neta de 121 MWh, sería de 15,5 MW.<sup>54</sup> La empresa hizo otras advertencias sobre el supuesto sistema fotovoltaico necesario para recargar

---

<sup>51</sup> Eversource declaró que, reducir las horas durante las cuales la subestación de Chelsea opera en su LTE daría lugar a que el BESS no tuviera tiempo suficiente para cargar desde un estado vacío, descalificando así este enfoque para abordar la necesidad identificada (Exh. EFSB-PA-3, en 11). De lo contrario, el BESS tendría que entrar en un día de evento de contingencia con al menos el 65 por ciento de su carga, lo que requeriría que la empresa fuera capaz de predecir un fallo del equipo de contingencia con antelación (Exh. EFSB-PA-3, en 11). La empresa reitera que el escenario que consideró permite un margen de error cero en la operación (Exh. EFSB-PA-3, en 11).

<sup>52</sup> También podrían utilizarse otras formas de generación, como un generador de emergencia alimentado por gasóleo, para suplir el déficit de capacidad y energía de la subestación de Chelsea (Tr. 2, en 346). Sin embargo, tanto la empresa como los intervinientes señalaron las emisiones a la atmósfera y otras consideraciones medioambientales negativas de dicha opción, y la empresa también describió una reacción negativa a esta idea en conversaciones con funcionarios de la ciudad de Chelsea (Tr. 2, en 346; Tr. 8, en 1339-1340)

<sup>53</sup> La producción diaria de 8,45 MWh de un sistema fotovoltaico de 1 MW equivale a un factor de capacidad de 8,45/24, es decir, un 35,2% con la máxima eficiencia de producción diaria.

<sup>54</sup> Según la empresa, el objetivo de capacidad fotovoltaica de 15,5 MW refleja una eficiencia de ida y vuelta del 85 por ciento para cargar y descargar la batería (incluidas las pérdidas de conversión de CC a CA), lo que aumenta de forma efectiva la necesidad de energía fotovoltaica a 131 MWh (Exh. EFSB-PA-7, en 2).

la hipotética solución NTA del BESS. La empresa estimó que, utilizando un supuesto de 90/10 para el clima de verano, la producción de un sistema fotovoltaico se reduciría al 24,1% de la irradiación máxima del cielo despejado, lo que daría lugar a una instalación fotovoltaica de 64,3 MW para producir 121 MWh (Exh. EFSB-PA-7, en 3). La empresa redujo aún más su hipótesis de producción fotovoltaica, señalando que si se utilizan los perfiles solares de agosto (una época de alta carga y producción solar reducida en relación con las condiciones del solsticio de verano), se necesitarían 84,4 MW de capacidad fotovoltaica sobre una base ajustada a las condiciones meteorológicas de 90/10 (Exh. EFSB-PA-7, en 3).

La empresa indicó que no hay espacio suficiente para construir un parque solar en East Boston y Chelsea a la escala necesaria para recargar el BESS (Exh. EFSB-PA-7; Tr. 3, en 505-506).<sup>55</sup> Al estimar la huella necesaria para albergar el sistema fotovoltaico, la empresa asumió una cifra de cuatro acres por MW de energía solar (Exh. EFSB-PA-7, en 3). Según la empresa, un sistema fotovoltaico de 88,4 MW requeriría 337 acres (Exh. EFSB-PA-7, en 3).<sup>56,57</sup> Además, la empresa declaró que el BESS requeriría 151.804 pies cuadrados (aproximadamente 3,5 acres) de terreno (Exh. EFSB-PA-7). A modo de comparación, la subestación se ubicaría en un terreno de aproximadamente 27.389 pies cuadrados (0,63 acres). [Eversource 2021 en 3](#).

e) NTAs en el agregado

Como se ha comentado anteriormente, la empresa consideró inicialmente la energía solar fotovoltaica, la EE y el BESS por separado en su análisis de NTA. La figura 2 representa un hipotético día punta de verano en la subestación de Chelsea con todas estas NTA desplegadas como una cartera combinada (Exh. EFSB-PA-3(4)). La carga demandada a lo largo del día está

---

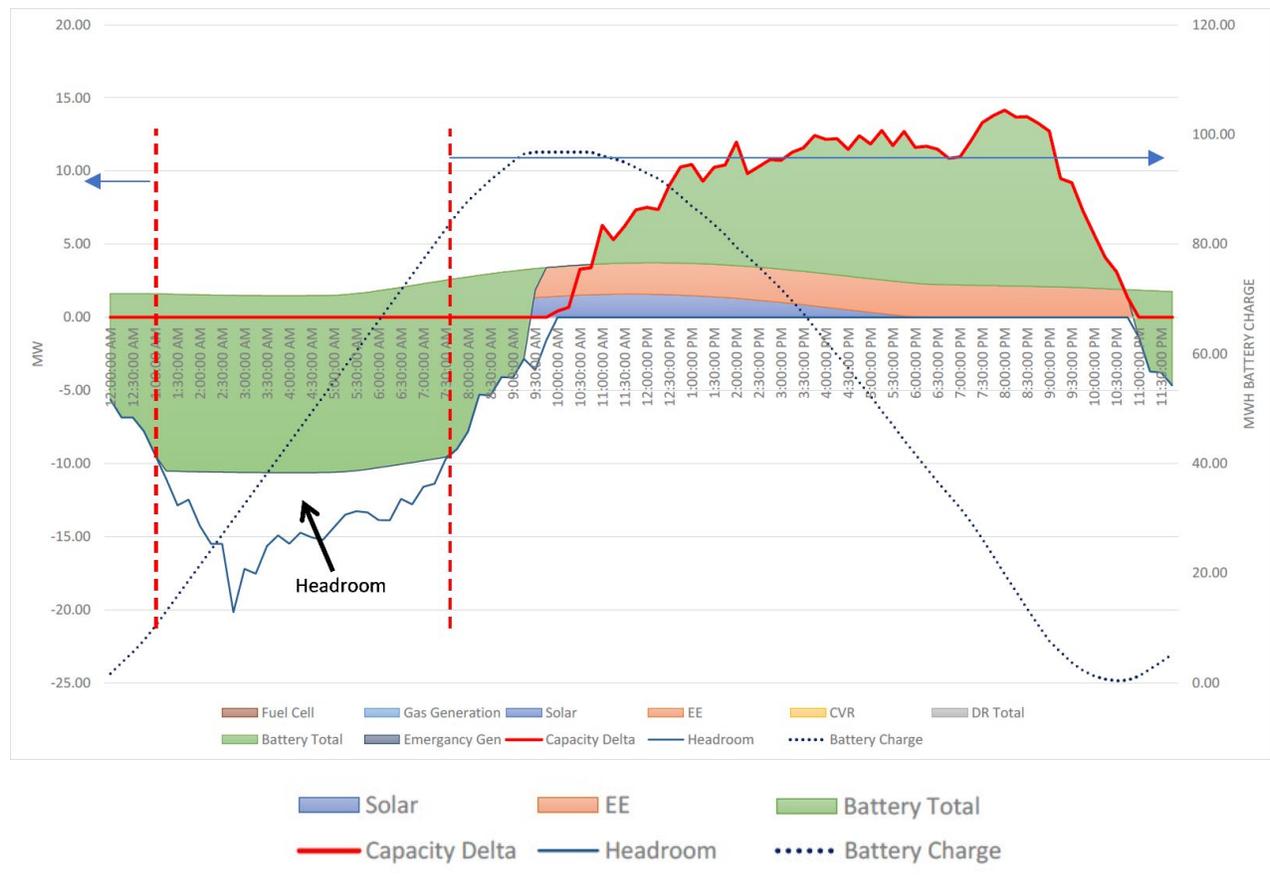
<sup>55</sup> Durante las audiencias de prueba, la empresa describió la opción de un parque solar fotovoltaico situado en el centro como "imposible" debido a esta limitación de espacio (

<sup>56</sup> Según los cálculos del personal de la Junta de Clasificación, a razón de cuatro acres por MW de energía fotovoltaica, la huella correspondiente a un sistema fotovoltaico de 15,5 MW seguiría siendo de 62 acres (Exh. EFSB-PA- 7, en 2-3).

<sup>57</sup> La empresa no proporcionó una estimación del coste del parque solar de 337 acres. Sin embargo, estimó que el BESS por sí solo costaría al menos 41,8 millones de dólares, basándose en una cifra del NREL de 345 dólares/kWh, que no tiene en cuenta las diferencias en los costes de construcción debidas a la ubicación (Exh. EFSB-PA-7).

representada por la curva dentada que comienza bajo la línea cero del gráfico y supera la línea alrededor de las 10:00 horas (Exh. [EFSB-PA-3\(4\)](#)). La línea cero representa la capacidad firme de la subestación de Chelsea (135 MVA); por lo tanto, cuando la curva está por encima de la línea, la demanda ha superado la capacidad firme de la subestación (Exh. [EFSB-PA-3\(4\)](#)). Cuando la curva está por debajo de la línea cero, hay margen de maniobra en la subestación, lo que significa que la subestación funciona por debajo de su capacidad firme y puede absorber cargas adicionales, como la carga de una batería (anexo [EFSB-PA-3\(4\)](#)). La energía solar fotovoltaica y la EE se muestran para reducir la diferencia entre la capacidad firme de la subestación de Chelsea y la carga demandada ese día (anexo [EFSB-PA-3\(4\)](#)). El gráfico también muestra una batería a escala de la red que se ocupa del exceso de demanda durante el día y se carga por la noche, lo que se muestra en la zona de margen reducido de la línea de demanda bajo la línea cero (Exh. [EFSB-PA-3\(4\)](#)). Obsérvese que sólo hay un breve periodo de tiempo, durante las primeras horas de la mañana, desde la 1:00 hasta las 7:30, en el que la subestación funciona con espacio libre, durante el cual la tasa de carga de la batería está limitada por la capacidad del BESS (12,1 MVA) (Exh. [EFSB-PA-3\(4\)](#)).

**Figura 2: Simulación de despacho en batería en el día punta de 2031 para el área de Chelsea-East Boston.**



Adaptado de la Figura Exh. EFSB-PA-3(4).

f) FV/BESS distribuidos, VE, tarifas TOU

A petición de la Junta de Selección, Eversource también evaluó los sistemas distribuidos de energía solar fotovoltaica y BESS que podrían instalarse como DR (Exh. EFSB-PA-7). A título ilustrativo, la empresa utilizó un sistema de baterías estándar con especificaciones de batería de 13,5 kWh/5,8 kVA (RR-EFSB-9, en 1).<sup>58</sup> La empresa explicó que, para este tipo de aplicaciones BTM, los clientes suelen utilizar productos disponibles en el mercado en lugar de baterías con una relación potencia-energía exacta que estaría optimizada para la solución NTA (RR-EFSB-9, en 1).

<sup>58</sup> La empresa asumió el uso de una batería modular Tesla Powerwall y proporcionó un enlace al sitio web de venta del fabricante en <https://www.tesla.com/powerwall> (RR-EFSB-9, en 1 n. 2).

Basándose en la especificación de la batería de ejemplo, la empresa estimó que se necesitarían 8.963 sistemas de baterías de este tipo para satisfacer la necesidad de 121 MWh de energía (RR-EFSB-9, en 1).<sup>59</sup>

Utilizando una estimación de costes instalados del Laboratorio Nacional de Energías Renovables de 2019 de 18.740 dólares para un BESS autónomo genérico de tamaño similar al Tesla Powerwall, la Empresa estimó que los 8.963 sistemas de baterías necesarios costarían 168 millones de dólares (RR-EFSB-9, en 1 n.4, 2).<sup>60,61,62</sup> La empresa añadió que el coste estimado de los sistemas de baterías no incluye el coste de un sistema de control y supervisión que permitiría a la empresa coordinar y controlar el despacho, así como las actualizaciones del sistema de distribución que serían necesarias para interconectar los recursos de almacenamiento (RR-EFSB-9,

---

<sup>59</sup> Según la empresa, dado que cada Powerwall proporciona 5,8 kVA de capacidad, las 8.963 unidades añadirían 52 MVA de capacidad instalada al sistema (RR-EFSB-9, en 1). La Junta de Clasificación señala que esto está muy por encima de la capacidad de almacenamiento máxima de 12,1 MVA requerida para la NTA (además de la estimación de la empresa para un escenario de máxima EE y 6,5 MVA adicionales de energía fotovoltaica en tejados para 2031) (véase RR-EFSB-9, en 1; Exh. EFSB-PA-3, en 8).

<sup>60</sup> La estimación del NREL parte de una batería acoplada a la CA con una capacidad de 5 kW de potencia y 14 kWh de energía. Véase [https://atb.nrel.gov/electricity/2021/residential\\_battery\\_storage](https://atb.nrel.gov/electricity/2021/residential_battery_storage).

<sup>61</sup> Observamos que el enlace de Tesla proporcionado por la empresa incluye una función de cotización de precios al por menor específicos para el usuario final de sistemas combinados de energía fotovoltaica y Powerwall instalados por Tesla, incluidos los descuentos disponibles, los créditos fiscales y los programas de incentivos de las empresas de servicios públicos, como SMART (energía solar y almacenamiento) y ConnectedSolutions Demand Response (véase <https://www.tesla.com/energy/design>). El precio de venta al público indicado para una sola Powerwall es de 12.500 dólares, pero Tesla exige la instalación de la Powerwall junto con un sistema fotovoltaico. En combinación con un sistema fotovoltaico de 7,2 kW, el precio total de venta al público de un sistema fotovoltaico de Tesla y un solo Powerwall es de aproximadamente 29.000 dólares (sin créditos fiscales ni incentivos de la empresa) (<https://www.tesla.com/energy/design>, consultado el 8 de noviembre de 2022, utilizando una dirección representativa de East Boston).

<sup>62</sup> La empresa afirmó que las soluciones BESS NTA distribuidas tendrían que ceder el control del despacho a la oficina de despacho centralizada de la empresa para garantizar que los sistemas estén disponibles en todo momento, lo que anularía la inscripción del cliente del sistema de baterías en los mercados de energía u otras oportunidades de generar ingresos (Exh. EFSB-PA-7, en 4).

en 2).<sup>63</sup> La empresa sostiene que el coste de las baterías, junto con los costes adicionales de los programas de EE, no sería rentable en comparación con la nueva subestación propuesta en East Boston (RR-EFSB-9, en 2).<sup>64,65, 66</sup>

La empresa sostiene que, independientemente de que la solución de NTA con baterías sea un sistema centralizado o un BESS BTM con miles de ubicaciones instaladas, para aliviar la necesidad de capacidad en el día punta de 2031 en la zona de carga de Chelsea-East Boston, las baterías deben recargarse con energía suficiente para suministrar 88,9 MWh netos (después de las pérdidas de carga/descarga de ida y vuelta) en la bolsa de carga, sin que los dos transformadores restantes de la subestación de Chelsea superen su capacidad nominal LTE de 12 horas (Tr. 3, en 506-507, 555). Como se ha indicado anteriormente, la empresa afirma que para un BESS

---

<sup>63</sup> La empresa no facilitó los costes de las mejoras de distribución, pero calificó los costes de "significativos" (Tr. 3, en 550). Utilizando un rango estimado de 200 \$/kW a 500 \$/kW para los costes de interconexión de GD proporcionados por las empresas de distribución al Departamento en la Orden sobre el Programa de Planificación Provisional del Sistema, D.P.U. 20-75 (2021), el personal de la Junta de Clasificación estima que las mejoras del sistema de distribución podrían oscilar entre 10,4 y 26,1 millones de dólares sólo para aproximadamente 9.000 baterías de 5,8 MVA, y entre 16,9 y 42,2 millones de dólares para 84,4 MW de interconexiones solares fotovoltaicas adicionales. [Orden sobre el programa provisional de planificación del sistema, D.P.U. 20-75 \(2021\) en 36.](#)

<sup>64</sup> La empresa estimó que el coste de los programas de EE incrementales máximos requeridos era de 11,1 millones de dólares (RR-EFSB-9, en 2).

<sup>65</sup> La empresa no proporcionó una estimación del coste de los 84,4 MW de capacidad fotovoltaica que, según sus cálculos, serían necesarios para recargar las baterías en condiciones de carga de día punta en 2031, ya sea para una solución NTA de BESS centralizada o distribuida. Sin embargo, utilizando los datos de precios proporcionados en el sitio web de Tesla a los que hace referencia la empresa, el personal de la Junta de Asignación calculó que un sistema fotovoltaico de 7,2 kW en una dirección representativa de East Boston tendría un precio de venta al público instalado de 17.496 dólares (o 7.251 dólares, netos de posibles créditos e incentivos fiscales) (véase <https://www.tesla.com/energy/design>). A partir de estas cifras, el personal ha calculado un coste aproximado de entre 84,6 millones de dólares (netos de créditos/incentivos) y 204 millones de dólares (precio al contado) para los 84,4 MW de capacidad fotovoltaica distribuida que, según la empresa, son necesarios en la zona de carga de Chelsea-East Boston como parte de una solución NTA de BESS.

<sup>66</sup> A modo de comparación, el coste estimado de la subestación es de 66 millones de dólares. [Eversource 2021 en 77.](#)

centralizado de 12,1 MVA, la capacidad fotovoltaica necesaria podría oscilar entre 15,5 MW (con la máxima eficiencia teórica) y 84,4 MW (con hipótesis de reducción de potencia para un tiempo de 90/10 y una producción fotovoltaica durante un día punta de agosto) y las superficies respectivas necesarias para dichos sistemas fotovoltaicos oscilan entre 62 y 337 acres ([Exh. EFSB-PA-7, en 2-3](#); véase también la sección III.D.2.d).<sup>67</sup>

La empresa describió numerosos inconvenientes técnicos de esta opción, entre ellos que cada combinación de FV y BESS requeriría trabajos eléctricos adicionales, así como mejoras de distribución y protección para interconectar cada sistema, contratos con cada propietario y múltiples negociaciones legales con los propietarios de los edificios ([Exh. EFSB-PA-7, en 4](#)). La empresa señaló que la instalación de 52 MVA de capacidad de BESS en el sistema de Chelsea/East Boston probablemente causaría problemas de capacidad de alojamiento, lo que requeriría mejoras en los alimentadores de distribución ([RR-EFSB-9, en 2 n.3](#)). Además, la empresa señaló que sería necesario contar con alimentadores redundantes que se conectarán a los sistemas fotovoltaicos y de baterías para protegerse de las interrupciones de los alimentadores en un evento N-1 ([Exh. EFSB-PA-7, en 4](#)). Con una batería centralizada a escala de servicios públicos, esto se gestionaría mediante la conexión del BESS a los alimentadores redundantes; sin embargo, esto no sería factible para los sistemas distribuidos ([Exh. EFSB-PA-7, en 4](#)). Dependiendo de la ubicación real del BESS y de las instalaciones fotovoltaicas en el sistema de distribución, la empresa argumenta que los problemas de redundancia de los alimentadores podrían imponer costes y complejidades adicionales ([Exh. EFSB-PA-7, en 4](#)).

Utilizando los datos de Google Project Sunroof sobre la luz solar utilizable y el espacio en los tejados, la empresa estimó que Chelsea y East Boston tienen una disponibilidad total combinada de 193,4 MW de potencial solar fotovoltaico en los tejados ([Exh. EFSB-PA-7, en 3 n.7, citando <https://sunroof.withgoogle.com/data-explorer>](#)). La empresa llegó a la conclusión de

---

<sup>67</sup> En la RR-EFSB-9, el Siting Board pidió a Eversource que "proporcionara una estimación de costes para una opción de recursos energéticos distribuidos que consistiera en una combinación de energía solar distribuida y baterías, señalando lo que se incluye y lo que no se incluye en la estimación". Aparte de la hipótesis habitual de 6,5 MVA de energía fotovoltaica para 2031, la empresa no describió la necesidad de capacidad fotovoltaica adicional para recargar las unidades BTM BESS (con una capacidad de 52 MVA), como hizo en [el documento EFSB-PA-7, en 2-3](#) para la solución BESS centralizada con una capacidad de 12,1 MVA.

que esta combinación de contadores BTM de energía solar fotovoltaica y BESS no es viable ni técnica ni económicamente (Exh. [CLF-GR-N-44](#); [RR-EFSB-9](#)). Al igual que en el caso de los NTAs antes mencionados, la empresa explicó que la opción de baterías modulares y energía solar no dejaría margen para aumentos de carga imprevistos más allá de la instantánea de las condiciones de carga previstas en 2031 (Exh. [EFSB-PA-7](#), en 4).

La empresa también expuso varias razones por las que no consideraba que los VE fueran una oportunidad de almacenamiento de energía, entre ellas que la movilidad de los VE les impide ser un recurso de capacidad fiable para mitigar los picos de carga (Exh. [CLF-GR-N-41](#)).<sup>68</sup> La empresa añadió que, aunque los programas de gestión de la carga podrían mitigar este comportamiento, requerirían un nivel de participación obligatoria que no se había medido anteriormente (Exh. [CLF-GR-N-41](#)).

En lo que respecta a la participación adicional en las tarifas TOU como medio para abordar las cargas máximas, la empresa declaró que, en general, los clientes que pueden acogerse a las tarifas TOU ya están inscritos (Tr. 3, en [564](#); Exh. [CLF-GR-N-18](#)). La empresa indicó que el impacto de las tarifas TOU ya estaba "implícito" en sus previsiones de carga (Tr. 3, en [564-565](#)). La Empresa preveía que las nuevas tarifas TOU tendrían desventajas similares a las soluciones de RD activa, ya que los clientes no podrían desplazar más su carga debido a la duración de las cargas elevadas en la subestación de Chelsea (Tr. 3, en [565](#)).

g) Soluciones temporales

Durante el procedimiento, Eversource también discutió soluciones temporales para hacer frente a una contingencia de pérdida de un transformador en la subestación de Chelsea. La empresa argumenta que la eficacia de estas soluciones sería limitada y no proporcionaría fiabilidad a largo plazo a los clientes de East Boston-Chelsea de acuerdo con las normas de planificación de la empresa ([Company Brief](#) en [43](#), [45](#); Tr. 3, en [407-408](#), [414-415](#), [507](#); Tr. 7, en [1246](#)). En primer lugar, la empresa afirmó que podría sustituir un transformador averiado por un transformador estándar de repuesto ([Exh. EV-2](#), en [17](#); [RR-EFSB- 5](#); Tr. 3, en [402-405](#)). Sin embargo, según la

---

<sup>68</sup> La empresa también afirmó que el uso de los VE como almacenamiento presentaría el mismo problema de que la subestación de Chelsea funcionara más allá de su capacidad de 12 horas de LTE que un sistema de baterías que necesita cargarse de la red, y que se ha descrito anteriormente ([Tr. 3](#), en [522](#)).

empresa, la sustitución podría llevar un mes o más, incluyendo el tiempo necesario para movilizar, entregar, conectar y energizar el transformador de repuesto (Exh. EV-2, en 17, [RR-EFSB-5](#); Tr. 3, en [402-405](#)).<sup>69</sup> La empresa afirma que esto causaría una dificultad extraordinaria a los residentes y a las empresas de la comunidad de East Boston debido a la pérdida de energía durante un largo periodo de tiempo ([Company Brief at 42-43](#) citing [Exh. EV-2, at 17](#)). Además, la empresa afirma que las limitaciones de espacio en la subestación de Chelsea, la complicada construcción y los problemas de interconexión harían inviable la preparación y la conexión de un transformador de repuesto en la subestación antes de que se produjera una contingencia ([RR-EFSB-5](#)).

En la actualidad, el plan operativo de emergencia de Eversource propone instalar varios generadores diésel y un transformador móvil en la subestación de Chelsea o en sus alrededores en caso de que falle el transformador ([RR-EFSB-5](#)). La empresa describió el uso de los generadores como una medida provisional para los periodos punta de un día caluroso de verano ([Tr. 3, en 426-427](#)). La empresa también sostiene que un transformador móvil sería una solución temporal, ya que no permitiría a la empresa restablecer el sistema de transmisión a las condiciones normales de funcionamiento, lo cual es necesario para que la empresa cumpla con su obligación de proporcionar un servicio fiable a los clientes ([Memorial de la empresa en 43-44, citando Tr. 3, en 404, 414, 420-422; RR-EFSB-6](#)). La empresa explicó que la configuración de la subestación en su plan operativo de emergencia aumentaría la carga de los transformadores durante los periodos de carga máxima, a la vez que añadiría complejidades operativas para que la empresa pudiera hacer frente a nuevas contingencias ([RR-EFSB-5; RR-EFSB-6; Tr. 3, en 424; Exh. EV-2, en 17](#)). Además, la empresa argumenta que la solución de emergencia sería insuficiente para hacer frente a las necesidades del sistema en los próximos años debido al crecimiento escalonado de la carga previsto en East Boston ([Company Brief at 44, citing RR-EFSB-5](#)).

---

<sup>69</sup> La empresa declaró que en la actualidad ha colocado transformadores de repuesto en varios lugares a lo largo de la ruta 128 ([Exh. EV-2, en 17, RR-EFSB-5; Tr. 3, en 402-405](#)).

3. Posiciones de las partes<sup>70</sup>

a) CLF/GR

CLF/GR cuestiona la declaración de Eversource de que existe una necesidad inmediata de la subestación y que, si existe una necesidad, no puede satisfacerse con alternativas (Escrito de CLF/GR en 11). En su testimonio previo, la Dra. Stanton, testigo de CLF/GR, argumentó que Eversource no había explorado métodos alternativos para mantener la fiabilidad en el área de carga de Chelsea-East Eagle sin la subestación ([Exh. CLF-GR-ES en 18](#)). Al término de las audiencias probatorias, CLF/GR sigue argumentando que Eversource no ha reconocido que "con el paso del tiempo", las tecnologías y los programas que pueden reducir la demanda han avanzado y se han expandido (Brief de CLF/GR en 10). CLF/GR añade que la previsión de Eversource no tiene en cuenta de forma completa "y adecuada" tecnologías como la GD y el BESS, la EE, el diseño de tarifas y las tarifas TOU (CLF/GR Brief en 10). CLF/GR utiliza los VE y las tarifas TOU como ejemplos de tecnologías y programas que Eversource se ha negado a evaluar antes de hacer afirmaciones "concluyentes" (CLF/GR Brief en 11-12, citando el Exh. CLF-GR-N-41).

CLF/GR argumenta que las afirmaciones de Eversource sobre la falta de alternativas para satisfacer la necesidad son incompletas y no están respaldadas por pruebas (Escrito de respuesta de CLF/GR en 5). En su escrito de respuesta, CLF/GR vuelve a afirmar que la empresa no ha evaluado las tarifas EV y TOU (Escrito de respuesta de CLF/GR en 6). CLF/GR también afirma que la empresa no ha evaluado si el despliegue de un conjunto completo de NTAs podría reducir o eliminar la demanda máxima (Escrito de respuesta de CLF/GR en 6). CLF/GR también ofrece la sugerencia de que los recursos solares fotovoltaicos pueden generar electricidad más tarde durante los días de máxima demanda en verano debido a las horas de luz adicionales (Escrito de réplica de CLF/GR en 6). Además, los testigos de CLF/GR argumentan que, incluso si existe la necesidad de la subestación, ésta debería satisfacerse con un emplazamiento alternativo ([Exh. CLF-GR-LE, en 8](#)).

---

<sup>70</sup> Como se ha descrito anteriormente, al BRG se le concedió la condición de interventor de conformidad con la norma 980 CMR 1.05(1)(c) y, por lo tanto, de acuerdo con G.L. c. 30A, § 10A, y con la normativa de la Junta de Clasificación, el alcance de las cuestiones que puede abordar el BRG se limita a la cuestión de los daños al medio ambiente y a la eliminación o reducción de dichos daños, tal como se define en G.L. c. 214, § 7A. Los informes del BRG no abordaron los temas de la NTA. El MassDEP no informó sobre este tema.

b) Respuesta de la empresa

Eversource argumenta que CLF/GR ha ignorado pruebas sustanciales del expediente y que la empresa evaluó claramente las tarifas de EE, DG, BESS y TOU y otras alternativas sin cables ([Escrito de respuesta de la empresa en 13-14](#)). La empresa también afirma que CLF/GR ha caracterizado erróneamente las pruebas relativas a las tarifas TOU, afirmando que el impacto de las tarifas TOU estaba implícito en las cargas previstas y que intentar trasladar la carga con las tarifas TOU a un período de tiempo diferente no tendría éxito debido a la larga duración de las altas cargas en la subestación de Chelsea ([Escrito de respuesta de la empresa en 15](#)).

4. Análisis y resultados

En el procedimiento original, la Junta de Asignación de Recursos evaluó los NTA de todo el proyecto de fiabilidad Mystic-East Boston-Chelsea, incluida la subestación en su emplazamiento original. La Junta de Ubicación encontró que no había alternativas presentadas por la Compañía que fueran superiores al Proyecto, incluyendo tanto la conexión de la línea de transmisión entre la Subestación Mystic y la Subestación Chelsea, como la Subestación East Boston que se está considerando aquí. [Eversource 2017 en 59](#). La Junta de Administración determinó que "una NTA por sí sola, o en combinación con otras alternativas, sería insuficiente o significativamente más cara de implementar que el Proyecto." [Eversource 2017 en 59](#). Con la introducción de nuevas pruebas sobre la necesidad, la Junta de Ubicación también examinó la nueva información sobre si una NTA podría satisfacer la necesidad identificada en el Procedimiento de Certificación.

La Petición Inicial y la Solicitud de la Empresa no presentaron ninguna prueba o estudio nuevo para evaluar si las NTAs podrían servir a la necesidad identificada de una manera más ventajosa que la Subestación propuesta. En lugar de ello, la Empresa citó las conclusiones de la Junta de Ubicación en el caso [Eversource 2017](#) y sostuvo que la Junta de Ubicación consideró plenamente las posibles alternativas y determinó que las alternativas serían insuficientes, específicamente, las alternativas serían más costosas, más complejas y menos confiables de implementar que el Proyecto ([Exh. EV-2, en 16](#)). Eversource argumenta que la Junta de Administración no puede volver a litigar estas cuestiones en virtud de los precedentes judiciales y de adjudicación establecidos ([Memorial de la empresa en 54](#)). No obstante, en respuesta a las preguntas de la Junta de Administración y de los intervinientes, la empresa aportó pruebas en este

procedimiento sobre las alternativas para satisfacer la previsión actualizada de la necesidad del proyecto.

Aunque el estatuto de certificación no exige a la Junta de Selección que realice conclusiones sobre las alternativas al proyecto, existe una estrecha relación entre el análisis de necesidades exigido por la ley y el análisis de las NTA, ya que ambos implican la realización de proyecciones sobre el papel que desempeñarán o podrían desempeñar en el futuro las tecnologías NTA, como la EE, la RD activa, la energía solar fotovoltaica (u otras tecnologías de GD) y el BESS (u otras tecnologías de almacenamiento) para satisfacer las necesidades energéticas de los clientes. La diferencia clave es que, en el contexto del análisis de las necesidades, las hipótesis de las tecnologías NTA suelen basarse en escenarios "habituales" o en expectativas de planificación firmes. En el contexto del análisis de alternativas de proyectos, un estudio NTA evalúa estas mismas tecnologías (y otras) con la vista puesta en lo posible: aumentar o alterar su despliegue para desarrollar un medio alternativo de satisfacer la necesidad energética identificada. En última instancia, la Junta no necesita determinar si la adopción de una NTA está dentro del ámbito apropiado de un procedimiento de certificación porque, como se describe con más detalle a continuación, la Junta ejerció su discreción y revisó las NTA en este procedimiento, y las pruebas del expediente indican que la subestación aprobada es superior a cualquier NTA o combinación de NTA.

Al abordar la cuestión de si alguna de las NTAs evaluadas en este procedimiento, por sí sola o en combinación, se compara favorablemente con la Subestación, hacemos varias observaciones iniciales. En primer lugar, la subestación de East Boston (incluida la colocación de las nuevas líneas en el conducto existente bajo el arroyo Chelsea y la instalación de líneas de alimentación no jurisdiccionales desde la subestación hasta East Boston) es la última pieza que queda por construir del proyecto de fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea. Esta es una consideración importante en el sentido de que las líneas de 115 kV que ahora conectan la subestación de Mystic y la subestación de Chelsea, justo al otro lado del arroyo Chelsea, ya están en servicio y listas para proporcionar la primera fuente de servicio de transmisión de voltaje a East Boston. Por lo tanto, los costes de la línea de 115 kV que conecta las subestaciones de Mystic y Chelsea son "costes irrecuperables" que no pueden evitarse, con o sin la subestación de East Boston. Por lo tanto, la comparación económica pertinente es ahora entre la propia subestación de East Boston propuesta y los posibles proyectos de la NTA.

Como se ha señalado anteriormente, dados los importantes cambios en la tecnología, los costes y la actividad de desarrollo del mercado de las NTA desde el procedimiento original, así como la nueva información sobre la necesidad en este procedimiento, la Junta de Administración solicitó información sobre las NTA para garantizar un registro adecuado basado en las condiciones actuales. Este procedimiento ha demostrado los avances en la capacidad de las partes y de la Junta para analizar las NTA gracias a las herramientas analíticas adicionales y a la mayor disponibilidad de datos. Además, el expediente ha demostrado que las tecnologías NTA han progresado rápidamente, que los costes de muchas tecnologías han disminuido notablemente y que las tendencias normativas y de mercado están acelerando el despliegue comercial de las NTA (Tr. 6, en 1175).

En su análisis de los ANT, la empresa ha proporcionado un enfoque actualizado mediante el cual evalúa los ANT candidatos individualmente y como un paquete. Las partes no expresaron preocupaciones significativas sobre el análisis NTA de la empresa, con sólo pequeñas excepciones que se señalan a continuación. Por lo tanto, la revisión de los estudios NTA que se realiza a continuación se basa en gran medida en las preguntas y preocupaciones del personal de la Junta.

La empresa utilizó los resultados de su previsión de la subestación de Chelsea de 2022 para crear un perfil de carga de 24 horas para un día punta de verano en 2031. La empresa evaluó los ahorros adicionales de eficiencia energética que podrían lograrse en Chelsea-East Boston, superando el nivel de 6,1 MVA ya incluido en la previsión. La empresa determinó que pueden lograrse 2,3 MVA de reducción adicional de la carga máxima de EE para 2031, reduciendo el déficit de capacidad de la subestación de Chelsea en el día punta de 2031 de 14,4 MVA a 12,1 MVA. La empresa también estimó que se añadirían 6,5 MVA adicionales de capacidad fotovoltaica a la zona de carga de Chelsea-East Boston para 2031, aunque la empresa argumenta que esta capacidad añadida no reduciría el déficit de capacidad en día punta de la subestación de Chelsea. La empresa aplicó un ajuste del factor de irradiación para reflejar las condiciones meteorológicas de los días punta 90/10, reduciendo el perfil de producción fotovoltaica diaria máxima al 24,1% de la producción de los 6,5 MVA de energía fotovoltaica. La empresa determinó que la capacidad de 12,1 MVA y la energía de 88,9 MWh son necesarias. Ninguna de las partes cuestionó los supuestos de EE o FV utilizados en el análisis de la NTA, y la Junta de Clasificación los considera razonables.

Tras desarrollar las curvas de carga de los días punta (incluyendo la EE y la fotovoltaica adicionales), la empresa evaluó una posible solución de BESS centralizada y, posteriormente, una posible solución de BTM BESS distribuida. El objetivo de utilizar un BESS es almacenar la energía eléctrica disponible en la zona de carga de Chelsea-East Boston durante las horas no punta y utilizar esa energía durante las condiciones de carga máxima para garantizar que la subestación de Chelsea no supere su capacidad nominal LTE de 12 horas de 135 MVA (Tr. 3, en 519-520). La empresa aplicó factores de eficiencia a los 88,9 MWh de inyección de energía necesarios tras tener en cuenta la EE y la fotovoltaica y determinó que necesitaría un BESS capaz de suministrar 121 MWh de energía.

El análisis del BESS centralizado de la empresa muestra que un sistema de 12,1 MVA/121 MWh es teóricamente capaz de almacenar y descargar una cantidad de electricidad suficiente para paliar el déficit de capacidad en el día punta de 12,1 MVA, y despachar 88,9 MWh durante el transcurso del día para satisfacer las necesidades de carga que, de otro modo, superarían el límite de 135 MVA de la subestación de Chelsea. Sin embargo, la empresa sostiene que este BESS no resolvería el problema de fiabilidad de la subestación de Chelsea, ya que la subestación funcionaría a su carga máxima de 135 MVA durante casi 18 horas durante el día punta, superando el límite de 12 horas. Eversource sostiene que el problema se agrava cuando se producen varios días punta calurosos y húmedos seguidos y el BESS comienza el día totalmente agotado. Eversource estimó que si se utilizara la energía fotovoltaica para paliar la deficiencia energética que causa este problema, se necesitaría una instalación fotovoltaica de hasta 84,4 MW, que podría ocupar 337 acres, con un coste no especificado.

La empresa demostró el problema de recargar un BESS desde la subestación de Chelsea durante un evento de contingencia en el gráfico de simulación de despacho de la figura 2 anterior. El análisis de la empresa muestra que, aproximadamente de las 10:30 a las 23:00 horas, la subestación funciona a 135 MVA y superaría este límite si no fuera porque el BESS sirve a la carga con la capacidad y la energía necesarias (Exh. EFSB-PA-3(4)). De 11:00 p.m. a 1:00 a.m. y de 7:30 a.m. a 9:30 a.m., el BESS se recarga, pero también consume toda la energía y capacidad disponibles hasta el límite de 135 MVA de la subestación (Exh. EFSB-PA-3(4)). De la 1:00 a las 7:30, el BESS también se recarga, pero la subestación aún puede funcionar por debajo del nivel de 135 MVA, lo que deja el llamado "headroom", es decir, la energía y la capacidad no utilizadas, por debajo de los niveles de LTE (Exh. EFSB-PA-3(4)).

El expediente no responde a la pregunta de por qué este margen no se utiliza en mayor medida para recargar más completamente el BESS y reducir las demandas de carga (y, por tanto, reducir la carga de la subestación por debajo de 135 MVA) en las horas punta de 11:00 p.m. a 1:00 a.m., y de 7:30 a.m. a 9:30 a.m. Sin embargo, la Figura 2 revela que el nivel máximo de MVA de recarga en la simulación coincide con la capacidad de la batería modelada de 12,1 MVA (Exh. [EFSB-PA-3, en 10](#)). Por lo tanto, el Consejo de Administración asume que un BESS de mayor capacidad de MVA sería capaz de explotar más plenamente la capacidad de margen (hasta 20 MVA) desde la 1:00 hasta las 7:30 de la mañana para la recarga adicional y la reducción de la carga durante las cuatro horas de hombro adyacentes, cuando la subestación está, por lo demás, en su límite de LTE. Este aumento de la capacidad del BESS parece reducir la subestación a unas 13,5 horas de funcionamiento LTE. Por lo tanto, incluso con un BESS de mayor capacidad, y una mayor utilización de la energía y la capacidad fuera de las horas punta, el BESS seguiría sin resolver el problema de las 12 horas de LTE en 2031, ni dejaría espacio para cualquier crecimiento futuro de la carga previsto después de 2031.

Además de la limitación de la recarga de energía mencionada anteriormente, la empresa identificó otras preocupaciones sobre la viabilidad, la fiabilidad, el coste y el impacto medioambiental de la solución BESS centralizada. En primer lugar, como proyecto conceptual, la solución BESS centralizada no tiene una ubicación propuesta o disponible y requeriría aproximadamente 151.804 pies cuadrados (3,5 acres) de terreno. A modo de comparación, la subestación de East Boston se ubicaría en un terreno de aproximadamente 27.389 pies cuadrados (0,6 acres). La ingeniería, el diseño, la obtención de permisos y la construcción de una instalación BESS de este tipo podrían llevar muchos años, sin garantía de éxito, y dejar la zona de Chelsea-East Boston en un riesgo significativo dada la inmediatez de la necesidad en 2024 ([Exh. PA-3, en 13-14](#)). La empresa también señala que el BESS sería un uso extensivo del suelo en una zona densamente poblada, podría plantear problemas de seguridad entre los residentes y producir efectos de calentamiento urbano ([Exh. PA-3, en 13-14](#)). Estas cuestiones podrían rivalizar con muchas de las actuales preocupaciones del público en relación con la subestación.

Además, la empresa argumenta que la solución del BESS sería significativamente más cara que la subestación. La empresa estimó un coste de 41,75 millones de dólares para el BESS, basándose en los costes medios nacionales del NREL de 345 dólares/kW. Sin embargo, esta cifra de coste se basa en una media nacional y no tiene en cuenta las repercusiones relevantes de la

ubicación en el coste de la construcción, como los mayores costes de mano de obra y las complicadas circunstancias de la construcción, los requisitos del terreno, la extinción de incendios y los requisitos de diseño de ingeniería para entornos urbanos densos ([Exh. EFSB-PA-7, en 1](#)). La empresa señala que su experiencia hasta la fecha sugiere que las estimaciones de costes del NREL son probablemente demasiado bajas, aproximadamente un tercio de los costes reales por MWh que Eversource ha visto en su instalación BESS de Provincetown ([Exh. EFSB-PA-7, en 1-2](#)). El Siting Board también señala que las instalaciones BESS suelen tener una vida útil de 10 a 15 años, en lugar de los 40 años de vida útil de los equipos de las subestaciones. Véase [D.P.U. 18-55, en 8](#). Por lo tanto, también habría que tener en cuenta los costes de sustitución/rehabilitación al comparar la solución BESS con la subestación.

La integración del BESS en el sistema Chelsea-East Boston plantea otros problemas que aumentarían el coste y la complejidad. Basándose en la configuración de la subestación de Chelsea, sería necesario disponer de dos soluciones de almacenamiento individuales, una conectada a cada sección de bus ([Exh. PA-3, en 14](#)). Esto garantizaría que la solución BESS pudiera reducir de forma significativa las cargas de los dos transformadores más grandes y asegurar el funcionamiento continuado de cada uno de ellos en un evento N-1 ([Exh. PA-3, en 14](#)). Cada una de las dos unidades de almacenamiento tendría que conectarse a dos alimentadores de distribución para garantizar la fiabilidad del suministro en caso de interrupción del alimentador, lo que requeriría el doble de esfuerzo y complejas instalaciones de conmutación ([Exh. PA-3, en 14](#)).

Basándose en las pruebas y el análisis anteriores, el Consejo de Administración concluye que un BESS centralizado no sería una solución viable ni oportuna para la necesidad que tiene la zona de carga de Chelsea-East Boston y podría costar mucho más, dados los importantes costes desconocidos y no cuantificados, y el propio historial de costes de la empresa para el desarrollo de instalaciones de BESS, como la de Provincetown. En comparación con el BESS centralizado, la subestación proporcionaría una fiabilidad superior, una solución más oportuna y, con toda probabilidad, unos costes más bajos y un menor uso del suelo y otros impactos ambientales.

La empresa también evaluó el uso de una solución BTM BESS que también proporcionaría al menos 12,1 MVA de capacidad y 121 MWh de energía para satisfacer la necesidad durante un evento de contingencia de día pico N-1 en la subestación de Chelsea. En lugar de un único BESS a escala de servicios públicos, el enfoque distribuido requeriría 8.963 baterías, como una unidad Tesla Powerwall, que la Compañía utilizó como modelo ilustrativo en su análisis.

La empresa afirma que una solución de BESS BTM presenta el mismo reto clave que un BESS centralizado: no hay energía ni capacidad suficientes en la subestación de Chelsea para recargar las baterías durante un día punta y no superar la capacidad nominal de 12 horas de la subestación. La empresa afirma que la magnitud de este problema es la misma que la de una solución BESS centralizada (Tr. 3, en 528). Por las mismas razones señaladas anteriormente, el Consejo de Administración no está convencido de que la empresa haya cuantificado plenamente esta limitación. En comparación con el BESS centralizado de 12,1 MVA utilizado en el análisis de la empresa, la solución de BTM BESS tiene 52 MVA de capacidad acumulada. Como se ha comentado anteriormente, el Consejo de Administración considera que un valor nominal de MVA suficientemente grande del BESS es la clave para poder utilizar plenamente la energía disponible y el margen de capacidad durante las horas nocturnas, y eliminar la necesidad de recargar con la energía del sistema durante las horas punta de 7:30 a 9:30 y de 23:00 a 1:00. Este cambio en el patrón de carga eliminaría cuatro horas de funcionamiento de la subestación a 135 MVA y la acercaría al parámetro de funcionamiento de 12 horas LTE permitido. En la medida en que se aproveche mejor el margen disponible para la recarga, se podría reducir en gran medida la necesidad de fuentes de generación adicionales (como la fotovoltaica) para compensar el déficit energético.

La empresa también afirma que la solución BTM BESS puede no proporcionar un suministro fiable si el alimentador en el que se encuentra el BESS tiene una interrupción (TTr. 3, en 545-547). La empresa ofrece dos soluciones a este problema: (1) instalar más capacidad de BESS de la necesaria para tener un margen de seguridad en caso de interrupción de la línea de alimentación; o (2) construir líneas de alimentación redundantes para proporcionar una garantía adicional de que las unidades BESS distribuidas no se desconectarán de la subestación que necesita su energía y capacidad (Tr. 3, en 545-547). La empresa no cuantificó los costes de ninguna de estas soluciones, pero indicó que podrían ser considerables.

Al estimar el coste de una solución BTM BESS, la empresa utilizó el Tesla Powerwall para sus especificaciones técnicas ilustrativas de BTM BESS, pero eligió los datos del NREL para estimar el coste de dicho sistema. Basándose en los datos del NREL, la empresa calculó un coste de 168 millones de dólares para instalar 8.963 sistemas. La empresa identificó, pero no cuantificó, otros costes, como las comunicaciones y el control entre el despacho de la empresa y las unidades BESS, y los costes de capacidad de acogida para las mejoras de los alimentadores para manejar 52

MVA de capacidad de generación añadida. La empresa señala que es probable que haya que tener en cuenta otros costes adicionales: las obras eléctricas de las instalaciones, los contratos con cada propietario y las múltiples negociaciones legales con los dueños de los edificios.

El enlace de Tesla Powerwall proporcionado por la empresa ofrece una visión diferente del coste de las unidades BTM BESS. Como se ha señalado anteriormente, Tesla no vende actualmente una unidad Powerwall sin un sistema fotovoltaico, y el sitio web del fabricante ofrece ofertas de precios para la Powerwall, pero sólo en combinación con una instalación fotovoltaica. El precio de venta al público de la Powerwall (sin descuentos para el instalador, créditos fiscales o incentivos de la empresa) es de 12.500 dólares; el precio de un sistema combinado de 7,2 kW de energía fotovoltaica y de la Powerwall es de aproximadamente 29.000 dólares (sin créditos fiscales ni incentivos de la empresa) y de 9.119 dólares netos de todos los créditos fiscales e incentivos de la empresa, como SMART y ConnectedSolutions Demand Response.

La empresa señala que la participación de las unidades BTM BESS en un programa NTA adaptado requeriría que el cliente cediera el control del almacenamiento a la empresa para garantizar que los sistemas estuvieran disponibles en todo momento para el despacho, lo que anularía la participación de los clientes en los "mercados de energía u otras oportunidades de ingresos". Esta afirmación sugiere que los importantes incentivos de la empresa de servicios públicos disponibles para los participantes en los programas BTM BESS generalmente disponibles (como se refleja en la oferta de precios del sitio web de Tesla) pueden no ser aplicables a los participantes en un programa NTA diseñado específicamente para resolver las limitaciones de la subestación de Chelsea. Otra limitación de la información sobre los precios de Tesla a efectos de BESS es que requiere un sistema fotovoltaico emparejado. Este precio no sería pertinente para aquellos clientes cuyas propiedades no sean susceptibles de una instalación fotovoltaica, pero que sí podrían albergar un BESS BTM.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, a efectos de estimar el coste de un Powerwall en nuestra revisión de esta solución de BTM BESS, el Consejo de Administración considera más razonable utilizar el precio de venta detallado de 12.500 dólares que aparece en el sitio web de Tesla, menos el crédito fiscal federal del 30%, para un coste neto instalado de 8.750 dólares, en lugar de la cifra de 18.740 dólares del NREL utilizada por la empresa. El Siting Board considera que esta cifra reflejaría con mayor precisión las condiciones actuales del mercado para las instalaciones de BTM BESS en la zona de Chelsea-East Boston e incluye los créditos fiscales

federales conocidos que son ampliamente aplicables y están en vigor a un nivel del 30 por ciento hasta finales de 2032/2033.<sup>71</sup> Basándose en las pruebas registradas de que los incentivos adicionales de las empresas de servicios públicos (como SMART y ConnectedSolutions Demand Response) no serían aplicables a las unidades BESS BTM en el contexto de una solución NTA adaptada para la zona de carga de Chelsea-East Boston), el Consejo de Administración no reduce aún más el coste neto instalado supuesto de una unidad BESS. A 8.750 dólares por unidad, el coste instalado de 8.963 unidades BESS sería de aproximadamente 78,4 millones de dólares.

El Siting Board señala que el coste de la Tesla Powerwall en sí no es la imagen completa del coste de esta solución NTA. Otros costes probables para el cliente incluyen: mejoras eléctricas y de cableado de las instalaciones y, para Eversource, costes programáticos como el hardware y el personal de control y comunicaciones, la negociación de contratos, el marketing, la captación de clientes y las mejoras de la capacidad de alojamiento. Aunque estos costes adicionales no se han establecido en el expediente, se observa que en la Orden sobre el Programa de Planificación Provisional del Sistema, D.P.U. 20- 75 (2021), el Departamento ha citado los costes típicos de capacidad de alojamiento de las empresas de servicios públicos de entre 200 y 500 dólares por kW para los recursos energéticos distribuidos. Para 52 MVA de capacidad acumulada de BTM BESS, estos costes podrían oscilar entre aproximadamente 10,4 y 26,0 millones de dólares. Con los costes del BESS indicados anteriormente, el coste total de la solución BTM BESS oscilaría entre 88,8 y 104,4 millones de dólares, más los costes adicionales indicados anteriormente que no están cuantificados en el expediente.<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> En virtud de la recientemente promulgada [Ley de Reducción de la Inflación, H.R. 5376, §13102](#), las instalaciones residenciales de BESS (de 3 kW o más) pueden optar, en virtud de la Sección 48 del Código de Impuestos Internos de 1986, a un crédito fiscal federal del 30% hasta 2032; las instalaciones de BESS propiedad de empresas (de 5 kW o más) pueden optar, en virtud de esta misma disposición, a un crédito fiscal del 30% hasta 2033.

<sup>72</sup> El Siting Board también señala que, aunque las disparidades en los costes de capital iniciales entre la subestación y las NTA consideradas en este procedimiento favorecen a la subestación, el Siting Board reconoce que un enfoque de comparación de "primer coste" puede adolecer de varias deficiencias. Casi todos los proyectos energéticos imaginables implican costes de capital y de explotación, y ambos afectan a los consumidores, ya sea a través de sus tarifas de servicios públicos, y/o como participantes en las actividades de la NTA en las que soportan parte o la totalidad de los costes directos de participación. Recordamos a la empresa que en anteriores estudios de NTA ha facilitado dicha

Aunque la estimación de costes de entre 88,8 y 104,4 millones de dólares es una aproximación, el Consejo de Administración considera que es lo suficientemente fiable como para concluir que la solución BTM BESS no sería menos costosa que la subestación, y que probablemente sería sustancialmente más cara. Es importante destacar que este rango de costes estimados no incluye los costes administrativos y de diseño del programa, los costes de captación de clientes y el coste de las actualizaciones de los cuadros eléctricos de las instalaciones de los clientes. Además, para proporcionar una fiabilidad comparable a la de la subestación, sería necesario añadir un margen significativo de capacidad redundante de BESS en todo el sistema para compensar los posibles cortes de los alimentadores, que pondrían en isla las unidades de BESS de dichos alimentadores y las harían indisponibles para dar servicio al sistema de distribución de Chelsea-East Boston. Por último, la vida útil de un sistema de BESS de BTM se sitúa entre 10 y 15 años, tras los cuales sería necesaria una renovación o sustitución importante, con costes adicionales significativos. Es probable que estos costes adicionales, no cuantificados, sean significativos, y aumenten las ventajas de coste de la subestación en relación con el BTM BESS.

Mantener la fiabilidad es un objetivo primordial para el Siting Board y el centro de nuestras mayores preocupaciones sobre la solución BTM BESS como NTA viable. En primer lugar, el Siting Board señala que reclutar suficientes participantes para albergar 8.963 o más unidades BTM BESS es un enorme desafío dada la presencia de solo aproximadamente 32.000 clientes en Chelsea y East Boston. Véase [Eversource 2017 en 10](#). A diferencia de la construcción y el funcionamiento de una subestación de servicios públicos, que está totalmente bajo el control de la empresa, una solución BESS distribuida depende de la participación voluntaria de los clientes que están dispuestos no solo a albergar estos sistemas en sus instalaciones, sino también a invertir una cantidad significativa de su propio capital para hacerlo. Reconocemos que los incentivos de las empresas de servicios públicos a medida podrían ayudar a atraer la participación de los clientes en un grado significativo. Sin embargo, la empresa carece de autoridad para obligar a los clientes a

---

información, que ofrece una medida más precisa y exacta de los costes comparativos. Véase [Sudbury-Hudson en 29-30](#). Además, las comparaciones de costes en los casos anteriores a la Junta de Clasificación de la Reestructuración solían tener en cuenta los costes de capital, los costes de explotación a lo largo de la vida útil de los proyectos propuestos y las alternativas, y una comparación del valor actual neto de estos costes. Véase, por ejemplo, [Commonwealth Electric Company, EFSB 96-6, en 44-45 \(1997\)](#).

participar. También existe la incertidumbre de retener a los clientes participantes en el programa NTA a lo largo del tiempo, aunque los incentivos ofrecidos podrían ayudar a mitigar tales riesgos. El riesgo de que se produzca una infra-reclutamiento es grave dada la inmediatez de la solución necesaria para la zona de carga de Chelsea-East Boston.<sup>73</sup>

A la vista de las consideraciones anteriores, el Siting Board considera que la solución BTM BESS es inferior a la subestación en términos de fiabilidad y coste y, por tanto, no es la solución preferida. Sin embargo, también reconocemos que los avances tecnológicos y la reducción de costes han hecho que esta solución NTA sea mucho más competitiva de lo que se había visto anteriormente en las revisiones del Siting Board. En consecuencia, aconsejamos a los futuros solicitantes que evalúen a fondo las soluciones BESS -tanto las centralizadas como las BTM- y que presenten estrategias de solución para hacer frente a los retos señalados anteriormente.

Otra opción de BESS considerada durante este procedimiento implica la carga bidireccional de los VE, permitiéndoles cargar desde la red, así como inyectar energía (o proporcionar otros servicios auxiliares) de vuelta a la red. CLF/GR sostiene que la empresa no evaluó adecuadamente esta oportunidad, y la empresa reconoció que no había evaluado el impacto de los VE como recurso de almacenamiento (Exh. CLF-GR-N-41, en 1). La empresa defendió su decisión señalando que, a largo plazo, se espera que los VE sean uno de los principales impulsores de la carga, más que una solución de almacenamiento (Exh. CLF-GR-N-41, en 1). La empresa añade que no ha visto suficientes datos empíricos que respalden hasta qué punto las baterías de los VE pueden ser una alternativa de almacenamiento de energía en el futuro (Exh. CLF-GR-N-41, en 1). La empresa también expresó su preocupación por el hecho de que la movilidad de los vehículos eléctricos podría suponer un reto para la provisión de un recurso firme para mitigar las restricciones del sistema (Exh. CLF-GR-N-41, en 1). Por último, la empresa señaló que los VE, al igual que otras soluciones de baterías BTM, se enfrentan a problemas similares en términos de control y gestión por parte de los gestores de la empresa, y comparten otras limitaciones con las soluciones BTM BESS (Exh. CLF-GR-N-41, en 1).

---

<sup>73</sup> La solución BTM BESS ofrece la oportunidad de un desarrollo gradual basado en las condiciones de carga futuras y puede implementarse de forma relativamente ágil en comparación con las opciones de infraestructura más grandes. El Siting Board insta encarecidamente a la empresa y a otros solicitantes a que sigan explorando estas ventajas en futuras actividades de desarrollo de proyectos.

La Junta de Clasificación aprecia la defensa de CLF/GR para promover el uso potencial de la carga bidireccional de vehículos eléctricos como una posible oportunidad de NTA. El expediente indica que esta tecnología está en sus inicios en este momento, aunque podría convertirse en un recurso más importante en el futuro (Exh. [CLF-GR-N-41](#)). La empresa también está en lo cierto al afirmar que la movilidad de los vehículos eléctricos plantea retos a la hora de aprovechar las baterías de los vehículos eléctricos para ayudar a resolver las limitaciones del sistema específicas de cada lugar derivadas de las contingencias. Aunque la movilidad, en teoría, también ofrece una oportunidad potencial por la misma razón -los VE pueden desplazarse a donde exista la necesidad del sistema en un momento dado-, los propietarios individuales de VE tendrían que trasladar sus vehículos de forma coordinada con poca antelación cuando se produjera una contingencia y, a continuación, podrían tener que mantener sus VE en su lugar durante un largo periodo de tiempo hasta que se resolviera la contingencia. El Consejo de Administración no considera que los vehículos eléctricos bidireccionales sean una solución inmediata a las limitaciones de la zona de carga de Chelsea-East Boston, pero anima a Eversource y a otros a seguir desarrollando esta tecnología y a explorar las oportunidades de su uso en diversas aplicaciones y mercados de la red.

CLF/GR también sostiene que la empresa no evaluó adecuadamente el impacto de las tarifas TOU en la demanda de la subestación de Chelsea. La empresa señala que los clientes TOU ya se reflejan en los datos históricos de carga utilizados en su previsión de carga máxima. El Siting Board observa que el expediente de este caso aborda el uso ampliado de las tarifas TOU como medio para trasladar las cargas máximas a las horas de menor consumo ([Exh. CLF-GR-N-41, en 1](#)). La empresa sostiene que la ampliación de la participación en las tarifas TOU sería un remedio ineficaz dada la prolongada ventana de carga alta en la subestación de Chelsea. El Siting Board está de acuerdo en que la ventana de exposición de carga alta inusualmente larga en la subestación de Chelsea hace que sea poco probable que las tarifas TOU ayuden a aliviar las cargas en esta subestación. Aunque las tarifas TOU son, en general, beneficiosas y ayudan a promover el uso eficiente de la energía, están diseñadas para su uso en amplias áreas de servicio. Según el expediente, las tarifas TOU existentes parecen carecer de las características específicas necesarias para abordar las características particulares de los problemas de carga máxima de la subestación de Chelsea.

En respuesta a las preguntas de la Junta de Ubicación y de los interventores, Eversource también discutió la eficacia de la instalación de transformadores de repuesto (tanto estándar como móviles) en el caso de una interrupción del transformador en la subestación de Chelsea. El expediente muestra que la empresa no podría instalar un transformador estándar de repuesto antes de una contingencia. La empresa tampoco podría instalar el transformador de repuesto a tiempo después de una contingencia. El plan actual de la empresa es instalar transformadores móviles, además de generadores diésel, en caso de que falle un transformador en la subestación de Chelsea. El expediente muestra que esta configuración temporal presenta el riesgo de nuevas contingencias durante los picos de carga. Además, según la empresa, su solución de emergencia está diseñada para hacer frente a las condiciones actuales y no a las condiciones de carga futuras, que podrían aumentar debido al crecimiento de la carga previsto en la zona, e implicaría impactos ambientales negativos. El Siting Board acepta las explicaciones de la empresa de que estas medidas temporales, como los transformadores y generadores móviles, no son soluciones adecuadas a largo plazo para las necesidades actuales en la zona de carga de Chelsea-East Boston.

Como se ha señalado anteriormente, la Compañía ha analizado una serie de NTAs (incluyendo las medidas de emergencia) tanto individualmente como en forma de cartera de una solución integrada que en conjunto podría constituir una solución alternativa a la Subestación. Esta evaluación ha demostrado que la subestación aprobada sigue siendo la mejor alternativa disponible para abordar la necesidad identificada de forma fiable, con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible.

E. Compatibilidad con la protección del medio ambiente, la salud y la seguridad públicas

1. Requisitos del certificado y conclusiones anteriores

De conformidad con G. L. c. 164, § 69O, la Junta de Emplazamiento debe emitir un dictamen con respecto a la compatibilidad de la instalación con las consideraciones de protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad pública. La Junta de Ubicación basa sus conclusiones y opiniones tanto en el expediente desarrollado en el Procedimiento de Certificación como en el expediente desarrollado en el procedimiento o procedimientos subyacentes de la Junta de Ubicación en los que la Junta revisó y aprobó la instalación propuesta. [Véase Exelon en 12](#); [Cape Wind en -34](#). Para llevar a cabo una revisión completa de una instalación previamente

aprobada, el Consejo de Administración: (1) revisa la(s) decisión(es) del(los) procedimiento(s) subyacente(s) del Consejo de Administración; y (2) determina en qué medida se ha desarrollado nueva información o las circunstancias de un proyecto pueden haber cambiado en el período intermedio. Véase, por ejemplo, [Woburn-Wakefield en 25](#); [Cape Wind en 13](#). La Junta de Ubicación revisó los posibles impactos sobre el uso del suelo, la seguridad, los aspectos visuales, los residuos peligrosos, el ruido, el tráfico, el aumento del nivel del mar, el aire, el agua y los humedales, y el campo magnético en el Procedimiento Original, y en el Procedimiento de Cambio de Proyecto. Véase [Eversource 2017 en 82-141](#); [Eversource 2021 en 32](#).<sup>74</sup> La Junta de Ubicación encontró que con el cumplimiento de ciertas condiciones, los impactos de la Subestación en estas áreas se minimizarían. Eversource [2021 en 92](#).

En su solicitud, la empresa describió las decisiones anteriores de la Junta de Ubicación en relación con el proyecto en [Eversource 2017](#) y [Eversource 2021](#) como base para su argumento de que la Junta de Ubicación ya ha considerado que el proyecto es compatible con las políticas de la Commonwealth relativas a la protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad, y que sigue siéndolo ahora ([Exh. EV-2, en 21-23](#)). En respuesta a las preguntas de la Junta de Clasificación y de las partes, la empresa presentó pruebas actualizadas o adicionales sobre esas categorías de impacto. Además, las partes del procedimiento patrocinaron a varios testigos y presentaron testimonios sobre varios de estos temas. El Consejo de Administración resume las nuevas pruebas presentadas en este procedimiento de certificación y examina si dichas pruebas modifican de manera sustancial nuestras conclusiones anteriores sobre la protección del medio ambiente, la salud pública y los aspectos de seguridad del proyecto y de la subestación en particular. Por último, abordamos si las pruebas en este procedimiento, incluyendo el expediente incorporado en los procedimientos anteriores, apoyan la conclusión de la compatibilidad de la instalación con las consideraciones de protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad pública.

---

<sup>74</sup> Específicamente, en [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación revisó nuevas pruebas sobre si la reubicación de la subestación tendría impactos ambientales diferentes o mayores, en términos de uso del suelo, seguridad, visual, residuos peligrosos, ruido, tráfico, aumento del nivel del mar, agua y humedales, y campos magnéticos. [Eversource 2021 en 32](#).

## 2. Registro y posición de la empresa

### a) Uso del suelo

En Eversource 2017, la Junta de Ubicación determinó que, con la aplicación de las medidas de mitigación propuestas por la Empresa, se minimizarían los impactos del uso del suelo del Proyecto a lo largo de la Ruta Primaria. Eversource 2017 en 92. En Eversource 2021, la Junta de Ubicación evaluó el uso del suelo existente en el Nuevo Sitio y los usos del suelo circundantes y encontró que los impactos del uso del suelo de la Subestación en su ubicación actual propuesta serían minimizados. Véase Eversource 2021 en 35. En este procedimiento, la empresa señaló que la ciudad de Boston había determinado, durante su propiedad del emplazamiento de la subestación, que el coste para remediar el emplazamiento y convertirlo en otro uso del suelo era prohibitivo (Exh. CLF-GR-G-22). Véase el apartado III.E.2.g, donde se analiza el saneamiento del emplazamiento por parte de la empresa.

La empresa informó de que plantaría un total de cinco árboles nuevos en la acera a lo largo de Condor Street (Tr. 4, en 718; RR-EFSB-13).<sup>75</sup> La empresa declaró que había presentado sus planes de paisajismo al PIC de Boston (Tr. 4, en 708). La empresa añadió que utilizaría un contratista para plantar los árboles de acuerdo con las normas de la ciudad de Boston, tras lo cual los árboles serían mantenidos por Eversource durante un año según un acuerdo de mantenimiento de licencias entre la empresa y la ciudad (Tr. 4, en 709-710).<sup>76</sup>

### b) Seguridad

#### (1) Seguridad de las subestaciones

En Eversource 2017, la Junta de Ubicación evaluó la seguridad de la subestación, incluidos los posibles riesgos de incendio asociados con los usos del suelo cercanos (por ejemplo, la proximidad a los tanques de combustible para aviones en un depósito de combustible para aviones

---

<sup>75</sup> En este procedimiento, Eversource declaró que, desde Eversource 2021, había añadido un árbol de calle adicional a sus planes de paisajismo (Exh. EFSB-G-2). La empresa presentó que incluyó el árbol adicional en sus planes sobre la base de los comentarios recibidos del BPRD y del arquitecto paisajista jefe de la ciudad (Tr. 4, en 705-706).

<sup>76</sup> El Siting Board observa que, con respecto a los árboles, Eversource proporcionó un borrador de acuerdo de mantenimiento de licencia entre la empresa y la ciudad de Boston, que la empresa presentó con sus peticiones de PIC de Boston (RR-EFSB-12).

ubicado aproximadamente a 450 pies del Sitio Original). Eversource [2017 en 51](#); véase también [Eversource 2021 en 36](#) n.38. En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación evaluó la distancia de la Subestación en el Nuevo Sitio a los tanques de combustible para aviones y a los parques cercanos. Eversource [2021 en 38-39](#). La Junta de Ubicación encontró que con la implementación de ciertas condiciones, los impactos de seguridad de la reubicación de la Subestación al Nuevo Sitio se minimizarían. Eversource [2021 en 39](#).

La empresa argumenta que la Junta de Ubicación abordó ampliamente las cuestiones de seguridad durante los procedimientos anteriores ([Escrito de la empresa en 72](#), citando a [Eversource 2021 en 36-39](#)). En respuesta a las solicitudes de información de la Junta de Clasificación, la empresa proporcionó una actualización de los problemas de seguridad relacionados con la subestación y la mitigación propuesta en este procedimiento (Exhs. [EFSB-G-3](#); [EFSB-G-7](#)). Eversource sostiene que las subestaciones no suponen un riesgo para la seguridad y citó el "historial" de sus subestaciones como apoyo a esta afirmación ([Tr. 4, en 609](#)). En respuesta a una solicitud de registro por parte de la Junta de Ubicación, la Compañía preparó una tabla de incidentes relacionados con la seguridad en sus estaciones de transmisión y distribución desde 2010 (Exh. [RR-EFSB-22\(1\)](#)). La empresa identificó dichos incidentes en 13 de sus 192 subestaciones desde el 1 de enero de 2010 y proporcionó información específica sobre cada uno de ellos, incluida la causa principal, las medidas correctivas, las comunicaciones con la comunidad y la relevancia para la seguridad en la subestación de East Eagle ([Escrito de la empresa en 75](#), citando [RR-EFSB-22](#); [RR-EFSB-22\(1\)](#)).

La empresa informó de que, de los 13 incidentes, uno de ellos provocó lesiones a un empleado de la empresa (escrito de la [empresa](#), pág. 75; [RR-EFSB-22\(1\)](#)). La empresa declaró que ningún incidente provocó lesiones o enfermedades a un miembro del público o daños a una propiedad colindante (informe de la [empresa](#) en 75). La empresa también señaló que el cuerpo de bomberos local fue llamado para responder a sólo cinco de los 13 incidentes y que la empresa llevó a cabo actividades de divulgación para informar a los miembros del público y el municipio de esos incidentes ([Company Brief en 75-76](#), citando [RR-EFSB-22](#)). La empresa afirma que su historial es un sólido indicador de la eficacia de sus salvaguardias de ingeniería y de sus procedimientos de respuesta a emergencias ([escrito de la empresa en 75](#)).

Durante las audiencias de prueba, la empresa explicó que, en las subestaciones, se centra especialmente en prevenir los fallos de los transformadores, ya que éstos son difíciles de sustituir

(Tr. 4, en 602-603). La empresa añadió que supervisa el nivel de líquido de los transformadores en todo momento para detectar la pérdida de líquido dieléctrico de aceite mineral del transformador (Tr. 2, en 251-252). Eversource equipa cada transformador con dos sistemas automáticos de protección eléctrica de alta velocidad, un sistema automático de protección mecánica de alta velocidad y válvulas de alivio de presión, y un sistema automático de nebulización de agua a alta presión para extinguir un incendio (Exh. EFSB-G-3). La empresa explicó que sus sistemas de seguridad tienen como objetivo desconectar el transformador antes de que se produzca un aumento de la presión, mientras que los sistemas de contención y extinción de incendios sirven de respaldo en caso de que fallen dichos sistemas de protección (Tr. 4, en 724-725).<sup>77</sup>

La empresa describió los sistemas de seguridad y protección de la subestación como "de última generación" (RR-EFSB-21). Eversource declaró que los equipos de media tensión propuestos en la subestación de East Eagle estarían contenidos en un armario metálico conectado a tierra (RR-EFSB-21). La empresa también afirmó que diseñaría un sistema de puesta a tierra de la subestación que cumpliera o superara las normas IEEE para proteger al público de las tensiones parásitas de la subestación (escrito de la empresa en 72, citando el documento EFSB-G-3). La empresa explicó que si se produjera un arco eléctrico<sup>78</sup>, el arco llegaría a la caja metálica conectada a tierra y quedaría contenido en la caja conectada a tierra, sin presentar ningún peligro para una persona que se encontrara fuera de la apartamentada (escrito de la empresa en 74). La empresa también afirmó que los equipos y las líneas de la subestación estarán equipados con sistemas de protección redundantes que eliminarán la fuente de energía eléctrica en caso de cortocircuito (escrito de la empresa en 74-75, citando el documento EFSB - G-7).

La empresa informó de que realiza un mantenimiento rutinario de su sistema de transmisión para garantizar que todos los equipos están en condiciones de funcionar y que sus empleados están formados en todos los aspectos de su "Plan para todo tipo de riesgos", que se describe más adelante en la sección III. E.2.b. 2 (Escrito de la empresa n y en 75, Tr. 4, en 598).

---

<sup>77</sup> La Junta de Administración determinó previamente que, con la implementación de las medidas de mitigación propuestas por la empresa, incluidos los sistemas de contención para proteger contra la liberación accidental de fluidos, se minimizarían los impactos de las posibles fugas de fluidos. Eversource 2017 en 113.

<sup>78</sup> Una avería (o arco eléctrico) es una descarga eléctrica continua de alta corriente que fluye a través de un espacio de aire entre conductores (RR-CLF-G R -7).

Eversource declaró que supervisaría la subestación las 24 horas del día, los 365 días del año, a través de su centro de operaciones, para hacer frente a cualquier condición de funcionamiento "anormal" inmediatamente ([Company B rief at 73](#), [citing Exh. EFSB-G-3](#)).

(2) Planes de seguridad

La empresa cuenta con un plan de respuesta a emergencias (o plan para todo tipo de riesgos) que describe las prácticas habituales del personal de operaciones de la subestación durante eventos importantes, y lo aplicará a la subestación una vez que esté en funcionamiento ([Escrito de la empresa, pág. 73](#); Tr. 6, págs. 1031-1032). El Plan para todo tipo de riesgos comprende planes específicos para cada evento, que abordan cuestiones como la ciberseguridad, la continuidad de la actividad y eventos meteorológicos específicos (Tr. 6, en [1024-1025](#)). La empresa indicó que todos sus empleados han recibido formación sobre el Plan para todo tipo de riesgos y sobre la estructura de mando de incidentes y las respuestas de emergencia contenidas en el plan ([Escrito de la empresa, pág. 73](#), [citando la Prueba 6, págs. 1024-1025](#)).<sup>79</sup>

La Compañía informó que no suele desarrollar planes específicos para las subestaciones ([Tr. 6, en 1032-1033](#)). Sin embargo, la Compañía, según lo dispuesto por la Junta de Ubicación en la Condición Y de [Eversource 2021](#), preparará y actualizará periódicamente un plan de respuesta a emergencias específico para la Subestación ([Compan y Brief at 73](#); [Tr. 4, at 728](#)). La Compañía declaró que este plan de respuesta a emergencias incluiría descripciones de los pasos específicos que la Compañía tomaría en respuesta a situaciones de emergencia tales como inundaciones e incendios ([Memorial de la Compañía en 73](#), [citando el Exh. EFSB - G-3](#)). La empresa consultará a los funcionarios municipales y estatales de seguridad pública y gestión de emergencias, incluidos el Departamento de Bomberos de Boston,<sup>80</sup> Departamento de Policía de

---

<sup>79</sup> Craig Hallstrom, Presidente de Operaciones Eléctricas Regionales de Eversource para Connecticut y Massachusetts, testificó que siempre que hay un evento relevante, se reúne un comité ejecutivo para asegurar que el Plan de Todos los Peligros se estaba aplicando y que había recursos adecuados para las acciones establecidas en el plan ([Tr. 6, en 1031-1032](#)).

<sup>80</sup> La empresa declaró que el Departamento de Bomberos de Boston tiene autoridad inmediata en condiciones de emergencia para evaluar, evacuar y responder a cualquier posible evento en la subestación ([Exh. EFSB-G - 11](#)).

Boston, Agencia de Gestión de Emergencias de Boston y la Policía Estatal de Massachusetts en el desarrollo del Plan (Exh. [EFSB- G -11](#); [Company B rief](#) at 73). La empresa se comprometió a aplicar el Plan para todo tipo de riesgos y el plan de respuesta a emergencias para la subestación, exigidos por la condición Y de [Eversource 2021](#), incluida la divulgación al público durante los eventos ([Com p any Brief](#) en 76).

(3) Bombas de combustible

Eversource sostiene que la Junta de Ubicación determinó, en el Procedimiento de Cambio de Proyecto, que la construcción de la Subestación no supondría un riesgo indebido para la seguridad del barrio de East Eagle (Company Brief en 76, [citando Eversource 2021](#) en 38-39). Durante la audiencia de comentarios públicos, un comentarista afirmó que la comisaría de policía de la ciudad de Boston, situada junto a la subestación, contaba con surtidores de combustible, que no se habían descrito previamente, y cuestionó si la presencia de los surtidores de combustible cerca de la subestación supondría un riesgo para la seguridad ([Exh. EFSB-G - 9](#)). La empresa estimó que los nuevos surtidores de combustible estarían a 70 pies de las piezas más cercanas del equipo de la subestación, un transformador montado en una plataforma y el equipo de conmutación con aislamiento de gas, y a 60 pies de la línea de valla de la subestación, y no supondrían un riesgo para la seguridad ([escrito de la empresa en 76](#); [anexo EFSB-G-9](#)). La empresa afirmó que la proximidad del transformador y del equipo de conmutación con aislamiento de gas no supondría un riesgo para la seguridad, ya que los dispositivos de generación o corte de corriente estarían contenidos en armarios metálicos conectados a tierra ([Exh. EFSB-G-9](#)). La empresa afirma que las pruebas presentadas en este procedimiento son coherentes con las conclusiones anteriores de la Junta de Clasificación relativas a la seguridad en relación con la proximidad de los depósitos de combustible en el depósito de combustible para aviones ([escrito de la empresa en 77](#)).

c) Visual

En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación encontró que, con la implementación de condiciones, los impactos visuales del Proyecto en el sitio de la Subestación serían minimizados. Véase [Eversource 2021](#) en 43. Para minimizar los impactos visuales, la Junta de Ubicación impuso la Condición U. La Condición U establece:

El Consejo de Administración ordena a la empresa que lleve a cabo un esfuerzo de participación pública, como se detalla a continuación, en relación con el diseño estético del recinto que rodea a la nueva subestación, con especial énfasis en los límites oeste y norte. El proceso de participación de la comunidad incluirá los siguientes pasos: (1) la empresa celebrará una reunión del grupo de discusión, ya sea virtual o presencial, con entre diez y quince miembros, incluidos los miembros de la comunidad; (2) basándose en las aportaciones del grupo de discusión, la empresa desarrollará planes de diseño conceptual; (3) los planes de diseño conceptual se revisarán en una reunión de seguimiento del grupo de discusión; (4) se celebrará una jornada de puertas abiertas, ya sea virtualmente o en persona, para que la comunidad pueda ver y dar su opinión sobre los planes de diseño; y (5) tras la jornada de puertas abiertas, la empresa, en consulta con el grupo de discusión, seleccionará un diseño final, que estará sujeto a la aprobación de la BPDA. La empresa pondrá a disposición servicios de interpretación y traducción de documentos en español para el grupo de discusión y la jornada de puertas abiertas. Eversource consultará con las partes interesadas para identificar la hora y el lugar del grupo de discusión y de la jornada de puertas abiertas, en un esfuerzo por maximizar la participación del público (por ejemplo, lugares de reunión cercanos al nuevo emplazamiento, programación del grupo de discusión y de la jornada de puertas abiertas en horario nocturno). Antes de la construcción de los elementos que rodean a la subestación, la empresa informará a la Junta de Asignación sobre el plan de diseño final, incluyendo una descripción de las aportaciones de la comunidad en todos los pasos del proceso, y describiendo cómo el plan final se vio influido por las opiniones o recomendaciones del grupo de discusión y las recibidas en la jornada de puertas abiertas y, si procede, cómo difiere de ellas, así como una copia de la carta de aprobación de la BPDA.

[Eversource 2021 en 97.](#)

Eversource declaró que había puesto en marcha el proceso de aportación de la comunidad prescrito por la Junta de Asignación en virtud de la Condición U de [Eversource 2021](#), y que el proceso seguía en curso ([Escrito](#) de la empresa en 68). La empresa informó de que había celebrado reuniones con un grupo de discusión, compuesto por miembros de la comunidad de East Boston y representantes municipales, para recabar opiniones sobre los elementos de diseño de la fachada oriental de la subestación ([escrito de la empresa en 68](#), [citando](#) los documentos [EFSB-G-1](#) y [EFSB-P-7](#)). La empresa declaró que ya había presentado varias iteraciones y opciones para el diseño de la fachada a los asistentes al grupo de discusión, a otros miembros de la comunidad y a organismos municipales ([Escrito de la empresa en 68](#), [citando el Anexo EFSB-P-7](#)).<sup>81</sup> El siguiente

---

<sup>81</sup> La empresa proporcionó los conceptos de diseño adicionales sobre los que buscaba la opinión de la comunidad ([RR-EFSB-11](#); [RR-EFSB-11\(1\)](#); [RR-EFSB-11\(2\)](#); [RR-EFSB-11\(3\)](#)).

paso para finalizar el diseño de la fachada sería la presentación de los diseños actualizados en las reuniones del vecindario (Escrito de la empresa, [pág. 68](#), citando [el documento EFSB-P-7](#)). En el Apéndice A figura una representación actual del diseño de la fachada de la subestación.

Eversource informó de que las reuniones vecinales, que originalmente estaban programadas para abril de 2022, se pospusieron debido a un aumento de las infecciones de COVID-19 en ese momento ([Company Brief en 68](#), citando [Exh. EFSB-P-7\(S1\)](#)). La empresa esperaba, en ese momento, reprogramar las reuniones a finales del verano ([Company Brief en 68](#)). La empresa declaró que finalizaría el diseño de la fachada basándose en los comentarios de las reuniones con el vecindario y en consulta con el grupo de discusión (Memorial de la empresa en [68-69](#), citando [el documento EFSB-P-7](#)). La empresa presentará el diseño final a la DSI de Boston como parte de sus planes finales para su próxima solicitud de permiso de construcción (Escrito de la [empresa en 69](#), citando [RR-ESFB-11](#)).<sup>82</sup>

Eversource solicita que la Junta de Ubicación revise el requisito de cumplimiento de la Compañía bajo la Condición U en [Eversource 2021](#) para eliminar el lenguaje que especificaba que la Compañía debía obtener la aprobación de la BPDA, y para eliminar el requisito de que la Compañía obtenga y presente la "carta de aprobación" de la BPDA a la Junta de Ubicación (Memorial de la Compañía en [69-70](#)). La empresa afirma que, si bien la BPDA está autorizada a revisar el diseño de determinados desarrollos de conformidad con el artículo 80 del Código de Zonificación de Boston, la subestación no activa esos umbrales de revisión ([escrito de la empresa en 69](#), citando [el documento EFSB-P-10](#); [Tr. 1, en 66](#)). La empresa alega que, por lo tanto, la revisión del artículo 80 no es aplicable a la subestación y que la BPDA no tiene un papel formal en la aprobación de la subestación y el diseño de su fachada ([escrito de la empresa, pág. 69](#)). No obstante, la empresa indicó que seguiría invitando a la BPDA a participar en el proceso de revisión del diseño de la fachada ([escrito de la empresa en 70 n. 33](#)).

De acuerdo con la Condición T de [Eversource 2021](#), se ordenó a la empresa que diseñara un muro de hormigón de 12 pies, con una valla de fibra de vidrio de 13 pies en la parte superior, a

---

<sup>82</sup> Eversource declaró que tenía la intención de solicitar el permiso de construcción al distrito escolar de Boston una vez completado el proceso de divulgación a la comunidad regido por la condición U (anexo [EFSB-P-7](#)). A continuación, la empresa modificaría su permiso de cimentación de la DSI de Boston a un permiso de cimentación y construcción ([Exh. EV-1, en 20](#)).

lo largo de la parte norte del emplazamiento de la subestación para impedir el acceso público a la propiedad de la subestación ([Escrito de la empresa en 70](#); [Exh. EFSB-G-2](#)). La empresa sostiene que, además de mejorar la seguridad, el muro protegería las vistas de los equipos de la subestación (informe de la empresa, [pág. 70](#)). La empresa proporcionó imágenes de los muros exteriores de la subestación que son visibles para el público ([RR-EFSB-11](#)). La empresa señaló que, debido a los elementos de seguridad exigidos por la Junta de Clasificación para el muro norte, y a su topografía, el diseño del muro norte "ya estaba definido" y no estaba sujeto a más aportaciones de la comunidad en virtud de la Condición U de [Eversource 2021](#) ([Tr. 4, en 695](#)).

d) Agua y humedales/subida del nivel del mar

En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación evaluó el potencial de los impactos adversos de la futura subida del nivel del mar y encontró que la Compañía había abordado adecuadamente los riesgos asociados con la subida del nivel del mar mediante el posicionamiento de los equipos eléctricos por encima de cualquier nivel de inundación previsto. [Eversource 2017 en 129](#). En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación evaluó los impactos de la subida del nivel del mar en los humedales y las vías fluviales en el nuevo emplazamiento, y determinó que los impactos del proyecto en los humedales y las vías fluviales, así como los impactos de la subida del nivel del mar en el proyecto se minimizarían con la aplicación de las medidas de mitigación propuestas por la empresa ([Eversource 2021 en 69](#)). La Junta de Ubicación analiza el Proyecto de Licencia del MassDEP en detalle, en la Sección III. F.1., más adelante.

(1) Cuenca de aguas pluviales

Eversource describió previamente una cuenca de captación conectada a un sistema de infiltración subterráneo para el emplazamiento de la subestación. Véase [Eversource 2021 en 62](#). Según la empresa, revisó la ubicación de la cuenca varias veces como resultado de los comentarios de BWSC y MassDEP, estableciendo la reubicación final en respuesta a una solicitud de MassDEP para mover la cuenca fuera de una zona de amortiguación de 100 pies a un banco costero ([Exhs. EV-1, att. 5, en 2](#); [EFSB-G-2](#)). La empresa indicó que la ubicación definitiva de la balsa se había incorporado a los planos de la instalación aprobados por el MassDEP en el SOC, así como a los planos de desarrollo del emplazamiento y al informe de gestión de aguas pluviales revisados ([Exh. EFSB-G-2](#)). La empresa añadió que la nueva ubicación de la cuenca de aguas pluviales seguiría

estando dentro de los terrenos controlados por Eversource (Tr. 4, en 699). Según la empresa, el MassDEP confirmó que la reubicación no supondría un cambio material en los planes de las instalaciones que había revisado para su SOC (Tr. 4, en 704).

(2) Aumento del nivel del mar

La Junta de Ubicación llevó a cabo una revisión exhaustiva de la subida del nivel del mar durante el Procedimiento de Cambio del Proyecto y encontró que los impactos de la subida del nivel del mar en la Subestación en el Nuevo Sitio se han minimizado. Eversource [2021 en 69](#). En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación también impuso la Condición Z, que requiere que Eversource, cada cinco años a partir de la fecha de operación de la Subestación, revise las proyecciones de aumento del nivel del mar de Boston y Massachusetts y presente un informe a la Junta de Ubicación analizando si se requerirían medidas adicionales de mitigación de inundaciones en la Subestación. <sup>83</sup>[Eversource 2021 en 99](#). La empresa sostiene que el expediente en el Procedimiento de Cambio de Proyecto apoyó plenamente la conclusión de la Junta de Ubicación de que la subestación está diseñada para soportar el riesgo de subida del nivel del mar a lo largo de la vida útil prevista del equipo de la subestación ([Escrito de la empresa en 77](#) citando a [Eversource 2021 en 67](#)).

La empresa eligió una elevación de inundación base ("BFE") igual a la elevación de inundación de la Agencia Federal de Gestión de Emergencias ("FEMA") para tormentas de 500 años (0,2 por ciento de probabilidad anual) de 15,71 pies de agua baja media ("MLLW") y añadió tres pies a la BFE para tener en cuenta el aumento del nivel del mar previsto para 2070 bajo un escenario representativo de altas emisiones de gases de efecto invernadero ("GHG") que se encuentra en un informe del Grupo Asesor de Investigación de Boston ("BRAG") emitido en 2016 ([Exh. EV- 1, ap. G, en 1-4](#) de Project Change Proceeding; [Company Brief en 77, citando](#)

---

<sup>83</sup> El Tribunal Judicial Supremo consideró razonable la adopción por parte del Siting Board de un horizonte de planificación de cuarenta años y de revisiones de cinco años incluidas en el análisis de esta cuestión en [Eversource 2021](#), dadas las incertidumbres de la subida del nivel del mar y de la demanda de electricidad y un enfoque razonable para manejar la incertidumbre del cambio climático. [GreenRoots, Inc. v. Energy Facilities Siting Board](#), 490 Mass. 747, 756-758 (2022).

[Eversource 2021 en 58](#)).<sup>84</sup> Después de añadir un pie de francobordo (un margen de seguridad adicional), llegando así a una elevación de 19,71 MLLW, la Compañía eligió una elevación aún más alta para la elevación de inundación de diseño ("DFE") - 23 pies MLLW - para coincidir con el grado más alto existente en el sitio ([Escrito de la empresa en 77-78](#), citando [Eversource 2021 en 58](#)). Además del DFE a 23 pies MLLW, la empresa explicó que el equipo real podría soportar al menos un pie adicional de elevación sobre la parte superior de los cimientos del equipo ([Company Brief en 78](#), citando [Eversource 2021 en 57-62](#)).<sup>85</sup>

Durante este procedimiento, la Junta solicitó actualizaciones de los datos y análisis de la subida del nivel del mar disponibles públicamente desde la decisión de cambio del proyecto, como el informe técnico sobre la subida del nivel del mar de 2022 publicado por la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica ("NOAA") (Exh. [EFSB-G-4](#)). La empresa afirmó que, sobre la base de su revisión del informe de la NOAA, no necesitaba actualizar su información sobre la elevación de la inundación proporcionada a la Junta de Selección en [Eversource 2021](#) (Exh. [EFSB-G-4](#)). La empresa indicó que las predicciones del informe de la NOAA estaban dentro del rango de predicciones ya analizadas por la empresa y tenidas en cuenta al diseñar su DFE de la subestación (Exh. [EFSB-G-4](#)). El Greater Boston Research Advisory Group ("GBRAG") también

---

<sup>84</sup> El aumento del nivel del mar previsto de un metro se encuentra en el extremo superior del rango "probable" de aumento del nivel del mar según la Senda de Concentración Representativa ("RCP") 8.5 en el Informe BRAG de 2016 (Exh. [EV1, ap. G, en -1-4](#) del Procedimiento de Cambio del Proyecto; [Exh. EFSB-CLF-4](#)). El Informe BRAG describe el rango "probable" como el comprendido entre los percentiles 16,7 y 83,3 para el aumento previsto del nivel del mar (Exh. [EV-1, ap. B, en 11](#) del Procedimiento de modificación del proyecto). En el informe BRAG, el RCP 8.5 representa el escenario con las mayores emisiones de GEI, lo que da lugar al mayor aumento del nivel del mar (Exh. [EV-1, ap. G, en 2 -4](#) de Project Change Proceeding).

<sup>85</sup> En respuesta a las preguntas de la Junta de Ubicación en este procedimiento, la empresa explicó que las medidas adicionales de mitigación de inundaciones en la subestación podrían incluir el aumento de la altura de las paredes alrededor de la subestación, o la instalación de sistemas de drenaje y bombeo para el agua que se mete debajo de las paredes de la subestación ([Tr. 4, en 642](#)). La empresa también añadió que desplegaría barreras portátiles contra las inundaciones u otras medidas similares si fuera necesario, hasta que se pudiera conseguir una solución permanente (Exh. [EFSB-G-4](#)).

publicó una actualización del anterior Informe BRAG de 2016 en junio de 2022 ("Informe GBRAg de 2022") ([Escrito de la Empresa en 79-80](#)).<sup>86</sup>

Eversource indicó que también diseñó la subestación para no exacerbar las inundaciones del vecindario ([Escrito de la empresa en 80](#)). Véase también [Eversource 2021 en 62](#).

e) Campos magnéticos

En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación evaluó el impacto del campo magnético de la Subestación y encontró que los impactos del campo magnético de la construcción y operación del Proyecto serían minimizados. [Eversource 2017 en 123](#). En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación evaluó el impacto del campo magnético de la Subestación en el Nuevo Sitio, y encontró que los impactos del campo magnético de la reubicación de la Subestación serían minimizados. [Eversource 2021 en 77](#).

La empresa afirmó que la Junta de Ubicación había determinado previamente que la fuente predominante de campos magnéticos del proyecto serían las líneas de distribución y no los equipos de la subestación o las líneas de transmisión ([Exh. EFSB-G-7, citando a Eversource 2021 en 77](#)). La empresa relató que el expediente en el Procedimiento de modificación del proyecto demostró que los niveles de campo magnético de las nuevas líneas de distribución alimentadas desde la subestación serían similares a los niveles de campo magnético a lo largo de las líneas de distribución existentes en el área inmediata ([Escrito de la empresa en 71, citando a Eversource 2021 en 77](#)). La empresa también alega que los campos magnéticos de la subestación no afectarían a la comisaría de policía adyacente, ya que el campo magnético predominante dentro de la comisaría lo producen los propios equipos de la comisaría ([escrito de la empresa en 71 n. 34, citando Tr. 4, en 720-721](#)). La empresa argumenta que no se ha presentado ninguna prueba en este procedimiento que haga que la Junta de Clasificación modifique sus conclusiones anteriores sobre los impactos del campo magnético ([escrito de la empresa en 71](#)).

---

<sup>86</sup> El informe del GBRAg fue proporcionado por CLF/GR en el [documento EFSB-CLF-4\(1\)](#). Utilizando el mismo escenario aprobado por la Junta de Administración en [Eversource 2021](#) (el escenario RCP 8.5 en el extremo superior del rango "probable" para el aumento del nivel del mar proyectado en 2070), el personal de la Junta de Administración calculó un máximo de 2,8 pies para el aumento del nivel del mar en el Informe GBRAg de 2022 ([Exh. EFSB-CLF-4\(1\) en 80](#)). El informe BRAG de 2016 mostraba una subida del nivel del mar de 3,1 pies ([Exh. EV-1, ap. G, en 1-4 de Project Change Proceeding](#)).

f) Emisiones atmosféricas

En Eversource 2017, la Junta de Ubicación determinó que, con la aplicación de las medidas de mitigación propuestas por la empresa, se minimizarían los posibles impactos en el aire (incluidos los del hexafluoruro de azufre - SF<sub>6</sub>) derivados de la construcción y el funcionamiento del proyecto. Eversource 2017 en 141. Como se indica en esa decisión, la Empresa se comprometió a instalar equipos en la Subestación con una tasa de emisión anual de SF<sub>6</sub> del 0,1 por ciento, que cumple con la norma del MassDEP del 1,0 por ciento anual que se encuentra en 310 CMR 7.72 (Escrito de la Empresa en 62; RR-EFSB-14). Véase Eversource 2017 en 139. La empresa señala que no habrá combustión de combustibles durante el funcionamiento de la subestación, no habrá degradación de la calidad del aire y que, como la Junta determinó anteriormente, la construcción y el funcionamiento de la subestación minimizarían las emisiones a la atmósfera (Company Brief en 62-63, citando a Eversource 2017 en 140-141).

g) Residuos peligrosos, ruido y tráfico

En Eversource 2017, la Junta de Ubicación determinó que, sobre la base de la mitigación propuesta por la empresa, se minimizarían los impactos de los materiales potencialmente peligrosos y los desechos sólidos asociados con el proyecto. Eversource 2017 en 113. En Eversource 2021, la Junta de Ubicación encontró que con el cumplimiento de todos los requisitos aplicables relativos a la remediación del sitio, los impactos de los residuos peligrosos de la Subestación serían minimizados. Eversource 2021 en 48. La empresa explicó que ha retirado casi 10.000 toneladas de suelo contaminado y ha tratado varios miles de galones de agua subterránea contaminada (Exh. CLF-GR-G-22; Tr. 2, en 205-206, 216). En Eversource 2021, la empresa declaró que presentaría una Declaración de Solución Permanente con Condiciones al MassDEP a finales del primer trimestre de 2021. Véase Eversource 2021 en 48.<sup>87,88</sup> La empresa declaró que

---

<sup>87</sup> La Junta de Administración observa que Eversource presentó su Declaración de Solución Temporal en el Procedimiento de Cambio del Proyecto subyacente (Exh. EFSB-G-1(2) del Procedimiento de Cambio del Proyecto).

<sup>88</sup> Según la empresa, el MassDEP asignó un número de seguimiento de liberación a una parcela de la ciudad, que incluía el emplazamiento de la subestación (anexo CLF-GR-G-22). La empresa añadió que para "cerrar" el número de seguimiento de la liberación,

no había ninguna prueba presentada en este procedimiento que impugnara las conclusiones anteriores de la Junta de Administración sobre las actividades de remediación de la empresa ([escrito de la empresa en 62](#)).

En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación encontró que con la implementación de ciertas condiciones de ruido, los impactos de ruido de la construcción y operación del Proyecto serían minimizados. Eversource [2017 en 134](#). En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación encontró que [el ruido operacional de la Subestación tendría poco efecto en los niveles totales de ruido en el área del Proyecto](#). Eversource [2021 en 51](#). La Compañía informó que no había ninguna prueba presentada en este procedimiento que debiera hacer que la Junta de Ubicación cambiara sus conclusiones anteriores con respecto a los impactos del ruido ([Memorial de la Compañía en 72](#)).

En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación determinó que, con la implementación de ciertas condiciones, se minimizarían los impactos del tráfico de la construcción y operación del Proyecto. Eversource [2017 en 107](#). En [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación encontró que los impactos del tráfico de la reubicación de la subestación al nuevo sitio se minimizarían. Eversource [2021 en 53](#). La empresa declaró que no había ninguna prueba presentada en este procedimiento que debiera hacer que la Junta de Ubicación cambiara sus conclusiones anteriores con respecto a los impactos del tráfico ([Memorial de la empresa en 70](#)).

h) Construcción de proyectos

La empresa describió la construcción de la subestación en [Eversource 2017](#). Véase Eversource [2017 en 81-82](#). Para proyectos "grandes" como este, la Empresa mantiene una página web dedicada al proyecto (Tr. 6, en [1150-1511](#)).<sup>89</sup> La Empresa añadió que la página web también contendría información de contacto, planes de gestión del tráfico y actualizaciones de la construcción (Tr. 6, en [1153-1154](#)). Eversource proporcionó una especificación de construcción

---

colocaría una limitación de actividad y uso en el emplazamiento de la subestación ([anexo CLF-GR-G-22](#)). El Siting Board observa que, según la empresa, Eversource presentaría una declaración de solución permanente después de aplicar una limitación de actividad y uso ([Eversource 2021 Exh. EFSB-G-1\(2\) en ES](#)).

<sup>89</sup> Véase <https://www.eversource.com/content/ema-c/residential/about/transmission-distribution/projects/massachusetts-projects/mystic---east-eagle---chelsea-reliability-project>.

para establecer y mantener los controles de plagas durante la construcción y declaró que incorporará la especificación en su contrato de construcción para la subestación ([Exh. EFSB-G-15](#)).

La empresa proporcionó descripciones adicionales del proceso de construcción no presentadas anteriormente. Además de la construcción de la subestación, la empresa realizaría trabajos a ambos lados de Chelsea Creek para interconectar la subestación con las nuevas líneas ya operativas ([anexo EFSB-G-6](#)). La empresa explicó que estos trabajos comenzarían con la excavación en el emplazamiento de la subestación para descubrir el conducto existente, la instalación de una nueva boca de acceso y un conducto de conexión ([anexo EFSB-G-6](#)). Eversource informó de que la excavación en el emplazamiento de la subestación se rellenaría para enterrar la cámara de inspección y el conducto antes de la construcción de los cimientos y la base de la subestación ([Anexo EFSB-G-6](#)). En el lado de la ciudad de Chelsea, la construcción se limitaría a la conexión con las líneas de transmisión ya instaladas, y la mayor parte del trabajo de empalme se realizaría en una arqueta existente ([anexo EFSB-G-6](#)). La empresa declaró que los trabajos mencionados se realizarían al mismo tiempo que las primeras fases de la construcción de la subestación ([anexo EFSB-G-6](#)).

A continuación, la empresa limpiaría el conducto existente de Chelsea Creek de obstáculos que pudieran enganchar los conductores de la línea de transmisión ([anexo EFSB-G-6](#)). A continuación, la empresa tiraría de los conductores a través del conducto y los empalmaría dentro de las bocas de inspección ([anexo EFSB-G-6](#)). La empresa probaría los nuevos empalmes antes de probar el circuito completo desde el lado de Chelsea Creek hasta la nueva boca de acceso en el emplazamiento de la subestación ([anexo EFSB-G-6](#)). A continuación, la empresa cortaría y empalmaría las nuevas líneas con la línea existente Mystic-Chelsea 448-519 durante una interrupción programada de dicha línea ([Exh. EFSB-G-6](#)). La empresa declaró que la instalación de los conductores tendría lugar durante los últimos seis meses de la construcción de la subestación ([anexo EFSB-G-6](#)).

### 3. Posiciones de las partes

#### a) MassDEP

Los escritos del MassDEP se centran exclusivamente en la cuestión del proyecto de licencia. Como se describe más adelante, en la Sección III.F.1, el MassDEP recomienda que la

Junta de Ubicación emita el Proyecto de Licencia como la licencia final del Capítulo 91 ([Memorial del MassDEP en 6](#); [Memorial de Respuesta del MassDEP en 10](#)).

b) CLF/GR

CLF/GR argumenta que, sobre la base de la aplicación de las leyes y políticas pertinentes a las pruebas en el expediente, la Junta de Ubicación debe concluir que la subestación no es compatible con las consideraciones de protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad pública ([CLF/GR Brief en 13](#)). El CLF/GR afirma que la confianza de Eversource en las conclusiones de la Junta de Ubicación en el procedimiento subyacente es errónea ([Memorial del CLF/GR en 13](#)). El CLF/GR argumenta que es incorrecto que Eversource afirme que no se presentaron hechos durante el Procedimiento de Certificación que requieran la revisión de conclusiones anteriores sobre la protección del medio ambiente, la seguridad pública y la salud pública (Memorial de [Respuesta del CLF/GR en 8](#)). CLF/GR argumenta que, al contrario de lo que afirma la empresa, ha habido nueva información y un cambio de circunstancias en este procedimiento que requieren que la Junta reconsidere sus conclusiones anteriores ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 14](#)). CLF/GR también afirma que la subestación es incompatible con la Política de Justicia Ambiental de Massachusetts de 2021 ("Política EJ") (Memorial de [CLF/GR en 19-20](#)). La Junta de Asignación analiza las consideraciones de justicia ambiental en la Sección III. F.2, más adelante.

Haciendo referencia a un folleto publicado por la Comisión de Servicios Públicos de Wisconsin, CLF/GR enumera los impactos a corto y largo plazo de la construcción en una subestación representativa, incluyendo el ruido relacionado con la construcción, el polvo, la erosión del suelo, la escorrentía de las aguas pluviales, los impactos visuales permanentes, los impactos del campo magnético, la reducción de las áreas naturales, el aumento de la contaminación acústica y lumínica, la alteración del crecimiento de la vegetación y la interrupción de las zonas de humedales ([Escrito de CLF/GR en 27-28](#), [citando https://psc.wi.gov/Documents/Brochures/Impacts%20of%20Substations.pdf](#)).<sup>90</sup> CLF/GR también

---

<sup>90</sup> La Junta de Clasificación observa que el folleto al que se refiere CLF/GR en su informe no se ofreció ni se presentó como prueba anteriormente.

presentó un testimonio previo que planteaba preocupaciones generales sobre el impacto potencial de SF<sub>6</sub> en el medio ambiente ([Exh. CLF-GR-BC, en 6-7](#)).

CLF/GR también afirma que la utilización de la "parcela abierta" para la subestación impide su uso para espacios verdes y recreativos de la comunidad (Memorial de [CLF/GR en 26-27](#)).<sup>91</sup> CLF/GR indica que East Boston y Chelsea tienen las "cantidades más bajas de espacio abierto por persona" en comparación con otros barrios de Boston y comunidades cercanas ([CLF/GR Brief en 27](#)). El CLF/GR afirma que, por lo tanto, la subestación tendría un impacto negativo en la comunidad, contribuyendo a las cargas acumulativas de los residentes, y eliminaría una oportunidad de convertir el sitio en espacio verde (Memorial del [CLF/GR en 27](#)).

En cuanto a la rehabilitación del emplazamiento, el CLF/GR afirma que Eversource no indicó si había completado las actividades de rehabilitación o si la propiedad seguía contaminada ([Escrito del CLF/GR en 26](#); [Escrito de respuesta del CLF/GR en 15](#)). El CLF/GR también argumenta que la empresa no había dado una indicación de cuándo solicitaría una Limitación de Actividad y Uso para el sitio ([Escrito del CLF/GR en 26](#); [Exh. CLF-GR-G-22](#)). El CLF/GR sostiene que sin una revisión medioambiental independiente para determinar el estado de los riesgos de contaminación, la instalación es incompatible con las consideraciones de protección medioambiental, salud pública y seguridad pública ([Escrito del CLF/GR en 26](#)). CLF/GR también sostiene que los costes derivados de la remediación de los suelos contaminados y de la ACB han sido y seguirán siendo pagados por los contribuyentes ([Escrito de CLF/GR en 28](#)).

CLF/GR afirma que el testimonio de los residentes de East Boston identificó las preocupaciones de seguridad pública sobre la instalación ([Memorial de CLF/GR en 21](#)). El CLF/GR afirma que la subestación se situaría en las orillas del "altamente industrializado y gravemente degradado" Chelsea Creek, en las proximidades de un denso barrio residencial y de tanques de combustible para reactores y de calefacción doméstica ([Escrito del CLF/GR en 24](#)). CLF/GR afirma que no sería apropiado ubicar una pieza de infraestructura eléctrica potencialmente peligrosa justo enfrente de un parque infantil muy utilizado por los miembros de la comunidad y sus hijos durante todo el año, especialmente si hay otros lugares disponibles como alternativa ([Escrito de CLF/GR en 21](#), [citando Exh. CLF-GR-RB-JW-SAN en 7](#)). CLF/GR

---

<sup>91</sup> El Consejo de Administración aborda el uso del nuevo emplazamiento para fines recreativos en la sección III. F.2., más adelante.

también argumentan que la instalación produciría radiación electromagnética y campos magnéticos (Escrito de [CLF/GR en 38](#), citando [Exh. CLF-GR-RB-JW-SAN, 8-9](#)).

CLF/GR señala un incidente ocurrido el 20 de junio de 2022 en la subestación de Eversource en Newton, que afirma que plantea problemas de seguridad en relación con las subestaciones eléctricas en general ([Memorial de CLF/GR en 21-22](#)).<sup>92</sup> CLF/GR argumenta que la Junta de Administración debería denegar el Certificado para permitir que la Junta obtenga más información sobre cuestiones de seguridad pública tras la conclusión de una investigación por parte de Eversource y el Departamento en relación con el incidente en Newton ([Memorial de CLF/GR en 22](#)). CLF/GR afirma que el incidente no fue un hecho aislado y expresa su preocupación por los 13 incidentes relacionados con la seguridad desde 2010 en las subestaciones de Eversource, según lo informado por la Compañía ([Memorial de Respuesta de CLF/GR en 14, 22](#)).

CLF/GR afirma que, dado que el centro de operaciones de la empresa que supervisa las subestaciones no está situado cerca de la mayoría de las subestaciones, la empresa está limitada en su capacidad de proporcionar asistencia directa a los departamentos de bomberos en situaciones de emergencia ([Escrito de CLF/GR en 22](#), citando [Tr. 6, en 1097-1098](#)). CLF/GR también afirma que la empresa no dispone de procedimientos adecuados para informar al público y a los clientes sobre los incidentes de seguridad ([Escrito de CLF/GR en 23](#), citando [Tr. 6, en 1100-1101](#)). Además, CLF/GR señala que Eversource no suele tener planes específicos para las subestaciones en caso de riesgos como un incendio o una inundación ([CLF/GR Brief at 23](#), [citing Tr. 6, at 1032-1033](#)).

CLF/GR sostiene que el emplazamiento de la subestación "se enfrenta a un riesgo excesivo e inaceptable de inundación y es un lugar inadecuado para ubicar la subestación eléctrica propuesta" ([Memorial de CLF/GR en 23](#), citando [Exh. CLF-GR-ML en 4](#)). CLF/GR argumenta que el análisis de Eversource "subestima el riesgo de inundación del sitio de varias maneras", incluyendo: (1) Eversource restringió el horizonte de tiempo para los impactos de las inundaciones proyectadas cuando una subestación podría, según CLF/GR, durar 100 años o más; (2) el análisis omitió consideraciones de los peores escenarios; y (3) el análisis no fue coherente con Climate

---

<sup>92</sup> La empresa explicó que el incidente se debió a un fallo que se produjo durante el mantenimiento rutinario que realizaban tres empleados de Eversource, y señaló que su investigación sobre el incidente sigue en curso ([Company Brief en 73-74](#)).

Ready Boston o la consideración de MassDOT<sup>93</sup> de 0.1 por ciento de probabilidad anual de inundación (debido a una tormenta de 1000 años) ([Memorial de CLF/GR en 25](#)). CLF/GR también afirma que el DFE de la empresa no tuvo en cuenta las mareas de tempestad ([Escrito de CLF/GR en 25](#)). CLF/GR también argumenta que la imprevisibilidad de las inundaciones aumenta con el tiempo, debido a los mayores riesgos del cambio climático y la subida del nivel del mar ([Escrito de CLF/GR en 26](#)).

El testigo de la CLF/GR, el Dr. Marcos Luna, citó el informe del GBRAg de 2022 como relevante para analizar el aumento del nivel del mar en el puerto de Boston ([Exh. EFSB-CLF-4, en 1](#)).<sup>94</sup> El Dr. Luna sostiene que una subestación eléctrica es una infraestructura crítica y, por lo tanto, debe ser evaluada en el peor de los casos ([Exh. EFSB-CLF-4](#)). El Dr. Luna señaló que para el escenario RCP 8.5, el Informe GBRAg de 2022 muestra que en 2100 habría un menor aumento del nivel del mar proyectado dentro del rango "probable" de resultados probabilísticos, pero un mayor riesgo de inundación en el peor de los casos (en el caso del percentil 99,9, que representa una probabilidad del 0,1% de que el aumento del nivel del mar supere el valor proyectado) en ese momento ([Exhs. EFSB-CLF-4, en 1; EFSB-CLF-4\(1\) en 80](#)).<sup>95</sup> El Dr. Luna afirma que la subida del nivel del mar en el peor de los casos proyectada por GBRAg para el año 2100 aumentó en casi un 50% con respecto a la proyección de 2016 (de 10,5 pies a 14,5 pies) ([Exh. EFSB-CLF -4](#)). El

---

<sup>93</sup> El Dr. Luna indica que el modelo de riesgo de inundación de la costa de Massachusetts fue creado por un grupo consultor para que el MassDOT evaluara sus infraestructuras críticas, como el sistema de autopistas/túneles de la arteria central de Boston ([Exh. EFSB-CLF-4, en 2](#)). El Dr. Luna señala que el modelo de MassDOT aún está en desarrollo ([Exh. EFSB-CLF-4, en 2](#)).

<sup>94</sup> A petición de la Junta de Administración, el Dr. Luna delineó las partes de su testimonio pre-presentado que no fueron introducidas previamente en el procedimiento subyacente ([Exh. EFSB-CLF-4](#)). Según el Dr. Luna, los cambios que han tenido lugar entre [Eversource 2021](#) y la presentación de su testimonio pre-presentado en este Procedimiento de Certificación incluyen su experiencia académica adicional, así como nueva información del Proyecto en el procedimiento actual ([Exh. EFSB-CLF-4](#)). El Dr. Luna también proporcionó actualizaciones de los mapas de inundación que había proporcionado en su testimonio pre-presentado ([Exh. EFSB-CLF-4](#)). Por último, el Dr. Luna hizo referencia al Informe del GBRAg de 2022 ([Exh. EFSB-CLF-4](#)).

<sup>95</sup> Como se ha señalado anteriormente (Sección III.E.2.d.2), el rango de proyecciones de aumento del nivel del mar en el escenario RCP 8.5 para 2070 es menor en el Informe GBRAg de 2022 que en la proyección comparable del Informe BRAG de 2016 para 2070.

Dr. Luna sostiene además que la adición de superficie impermeable a través de la construcción de la Subestación exacerbaría las condiciones de inundación en la zona y causaría mayores impactos negativos en la Subestación en caso de inundación por aguas pluviales (Exh. [EFSB-CLF4](#)).

CLF/GR argumenta que la Condición Z impuesta por la Junta de Ubicación en [Eversource 2021](#), no sólo ignora los "peores escenarios", sino que además ignora que la instalación se inundaría en el sitio propuesto (Memorial de [CLF/GR en 25](#)). Con respecto a la posibilidad de que la empresa aumente la altura de los muros como medida adicional de mitigación de las inundaciones, el CLF/GR argumenta que dicha "mitigación" simplemente demuestra que la subestación está mal ubicada (Escrito [de respuesta del CLF/GR en 17](#)). CLF/GR afirma que la ubicación de la subestación propuesta estaba a unos 80 pies de la marca de agua alta del arroyo Chelsea ([Escrito de CLF/GR en 23](#)). CLF/GR también afirma que la colocación de la subestación en una llanura aluvial no es segura para protegerla de las inundaciones (Escrito [de CLF/GR en 35](#)). CLF/GR argumenta que los temores de los residentes de que la subestación se inunde son "bien fundados", basados en incidentes de inundación anteriores (Memorial de [CLF/GR en 24](#)). CLF/GR afirma además que las inundaciones en el sitio podrían causar incendios y explosiones eléctricas en el sitio, además de dañar la infraestructura de Eversource ([Memorial de CLF/GR en 24](#)).

c) BRG

BRG argumenta que el proyecto debería recibir un análisis ambiental mejorado antes de que la Junta de Ubicación emita sus conclusiones en este procedimiento (Memorial de [BRG en 23](#)). BRG afirma que, si bien la empresa ha presentado protocolos con respecto a la seguridad de las operaciones de la subestación, BRG cree que la subestación propuesta presenta un riesgo de seguridad elevado para los residentes y el medio ambiente con respecto a las condiciones de referencia (Escrito de [BRG en 23](#)).

El BRG también recomienda que la Junta de Asignación de Cargos ordene a la empresa que prepare una alternativa al emplazamiento de la subestación en el lugar propuesto actualmente, incluso dentro del aeropuerto de Logan ([Escrito del BRG, pág. 23](#)). BRG afirma que el aeropuerto Logan, como infraestructura regional crítica, tendría una alta prioridad para la protección contra el aumento del nivel del mar y el cambio climático por parte de la Commonwealth (Escrito [de respuesta de BRG en 21](#)). De ello se deduce, según BRG, que el emplazamiento de la subestación

propuesta estaría potencialmente a disposición de la comunidad como espacio abierto y zona de amortiguación de inundaciones (Escrito [de réplica de BRG, en 21](#)).

BRG critica la confianza de la empresa en los modelos de predicción de la subida del nivel del mar y concluye que los modelos de predicción están sujetos a cambios estructurales imprevistos que podrían hacer cambiar los rangos de probabilidad "limitados por el consenso" (Escrito de respuesta de BRG en [20](#)). En consecuencia, el BRG vuelve a recomendar a la empresa que prepare un emplazamiento alternativo para la subestación ([Escrito de réplica del BRG en 20-21](#)).

d) Respuesta de la empresa

Eversource describe los argumentos de CLF/GR en relación con las consideraciones sobre la subida del nivel del mar como insostenibles ([Escrito de respuesta de la empresa en 28](#)). Eversource rechaza la idea de que el horizonte de planificación de la subida del nivel del mar deba extenderse hasta el año 2100 o más allá y que un escenario del "peor caso" que tenga una probabilidad de ocurrencia del 0,1 por ciento deba impulsar el DFE de la subestación o impedir la construcción de la subestación en el emplazamiento por completo ([Escrito de la empresa en 80](#)). Además, la empresa afirma que no sería razonable ni representaría un equilibrio "adecuado" entre la fiabilidad, el coste y el impacto medioambiental planificar para esos escenarios ([escrito de la empresa en 80](#)). La empresa afirma que la condición Z de [Eversource 2021](#) proporciona tiempo suficiente para abordar las circunstancias emergentes relacionadas con el aumento del nivel del mar en la subestación, en caso de que se materialicen (Escrito de [réplica de la empresa, en 28](#)). La Compañía también argumenta que no tiene fundamento que CLF/GR sugiera que la Compañía está ignorando las amenazas potenciales a su infraestructura por el potencial aumento del nivel del mar ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 28](#)). La empresa también aclara que el proyecto no se encuentra dentro de una llanura aluvial cartografiada y que está por encima de la BFE de Chelsea Creek ([Escrito de respuesta de la empresa en 28, nota de pie de página 22](#)).

Eversource afirma que el CLF/GR y el BRG hacen afirmaciones sin fundamento sobre las preocupaciones de seguridad pública sin indicar las amenazas específicas potencialmente causadas por la Subestación (Memorial de Contestación de la Compañía [en 29, citando el Memorial del CLF/GR en 21; Memorial del BRG en 23](#)). La empresa afirma además que las cartas de los ciudadanos a las que se refiere el CLF/GR manifiestan su preocupación por la seguridad pública y

los riesgos medioambientales sin aportar pruebas sustanciales de los supuestos riesgos (Memorial de [réplica de la empresa en 30](#), citando el Memorial del [CLF/GR en 27](#)). La empresa argumenta que, en contra de las afirmaciones del CLF/GR y del BRG, las subestaciones son extremadamente seguras y que la empresa ha tomado medidas para eliminar y reducir los riesgos de seguridad en la subestación propuesta (Escrito [de réplica de la empresa en 30](#)).

La empresa argumenta que el reciente incidente en la subestación de Newton fue un incidente aislado y que es poco probable que ocurra en la subestación de East Eagle ([escrito de respuesta de la empresa en 31](#); [escrito de la empresa en 74-75](#)). La empresa explicó que el equipo de la subestación de Newton es completamente diferente del diseño del equipo previsto en la subestación de East Eagle (y otros proyectos nuevos) ([RR-EFSB-21](#)). Eversource afirmó que en la subestación de Newton, los equipos y los buses están integrados en las paredes del edificio, que son de material no conductor ([RR-EFSB-21](#)). La empresa añadió que la subestación utilizará relés basados en microprocesadores, que son más sensibles y despejarían una avería más rápidamente que en el incidente de Newton ([Company Brief en 74](#), citando [Tr. 6, en 1082-1083](#)).

Con respecto a la remediación, Eversource argumenta que CLF/GR ignora el trabajo sustancial de remediación que la Compañía ya ha realizado en el sitio de la Subestación (Memorial de Respuesta de la Compañía [en 31](#), citando el [Memorial de CLF/GR en 26](#)). Al pedir una revisión independiente de la contaminación ambiental, la Compañía argumenta que CLF/GR ignora el hecho de que todas las actividades de remediación están siendo conducidas por un Profesional del Sitio con Licencia de acuerdo con G.L. c. 21E y 310 CMR 40.00 (Memorial de Respuesta de la Compañía [en 31](#)). La empresa señala que había una importante contaminación previa en el emplazamiento de la subestación cuando la empresa lo adquirió de la ciudad de Boston ([Exh. CLF-GR-G-22 en 2](#)). La empresa llevó a cabo actividades de rehabilitación en consonancia con su plan de construcción de una subestación en el emplazamiento, lo que, según argumenta, mejoró en gran medida el estado del emplazamiento de la subestación, produciendo una mitigación sustancial y beneficios para la comunidad ([Exh. CLF-GR-G-22 en 2](#); [Escrito de respuesta de la empresa en 31 n.34](#)). Si la empresa dejara de utilizar la subestación en el futuro y quisiera devolver la propiedad a la ciudad de Boston o ponerla a disposición del público, probablemente habría que hacer más esfuerzos para rehabilitar el emplazamiento antes de permitir los usos recreativos o de espacios verdes ([Anexo CLF-GR-G-22, página 2](#)). La empresa declaró que la limitación de actividad y uso impuesta al emplazamiento de conformidad con el Plan de

Contingencia de Massachusetts (310 CMR 40.00 y siguientes) no permite el uso de espacios verdes y recreativos por parte de la comunidad si no se lleva a cabo un saneamiento adicional más allá de las 10.000 toneladas de suelo contaminado que la empresa ya ha retirado y los miles de galones de agua subterránea contaminada que ha tratado (Exh. [CLF-GR-G-22 en 2](#)). La empresa señala que el emplazamiento es un terreno privado y vacío dentro de la parcela de la ciudad (donde se encuentran actualmente la comisaría de policía y las instalaciones del Departamento de Obras Públicas de la ciudad) y no está situado en una zona que represente un recurso natural o un espacio recreativo al aire libre ([Escrito de réplica de la empresa, pág. 38](#)).

En conclusión, la empresa argumenta que ni CLF/GR ni BRG plantearon ninguna cuestión legítima en relación con la compatibilidad de la subestación con las consideraciones de protección del medio ambiente, la seguridad pública y la salud pública ([Escrito de réplica de la empresa en 35](#)).

#### 4. Análisis y resultados

La Junta de Clasificación: (1) revisa la decisión del procedimiento subyacente de la Junta de Clasificación; y (2) determina en qué medida se ha desarrollado nueva información o las circunstancias de un proyecto pueden haber cambiado en el período intermedio. La Junta de Clasificación no vuelve a tratar en un procedimiento de certificación cuestiones que se han decidido de forma completa y justa en el procedimiento subyacente. Esta práctica refleja consideraciones tanto de equidad como de eficiencia administrativa. Véase [Woburn-Wakefield en 35](#); [Exelon en 16](#); [Footprint Power en 12](#); [Berkshire Power en 18-19](#).

El Consejo de Administración considera que, por regla general, un procedimiento de certificación no debe servir como vehículo para volver a litigar cuestiones que ya se han resuelto de forma completa y justa en el procedimiento de aprobación de la instalación correspondiente, especialmente cuando la cuestión en cuestión es fundamental para el cumplimiento de las obligaciones legales del Consejo. Permitirlo haría que el procedimiento de aprobación de la instalación careciera de sentido. También violaría los principios aceptados de las garantías procesales para las partes, incluido el solicitante del proyecto, que participaron en el procedimiento de aprobación de la instalación, litigaron las cuestiones en cuestión y tuvieron la justificada expectativa de que podrían confiar en la finalidad de la decisión final de la Junta de Administración en ese procedimiento. [Berkshire Power en 18-19](#).

Como se ha indicado anteriormente, en el procedimiento subyacente, la Junta llevó a cabo una revisión exhaustiva de los impactos potenciales del proyecto. En los procedimientos

subyacentes, la Junta de Ubicación había encontrado que, con la implementación de varias medidas y condiciones de mitigación, los impactos ambientales de la construcción del Proyecto, incluyendo la Subestación, serían minimizados. Véase [Eversource 2017 en 143](#). La Junta de Ubicación hizo estas conclusiones con respecto a varias categorías de impacto ambiental, después de desarrollar un registro a través de la emisión de solicitudes de información, solicitud de registro y conainterrogatorio en las audiencias de pruebas. Estas cuestiones se determinaron de forma completa y justa en los procedimientos subyacentes. En el presente procedimiento de certificación, la Junta de Emplazamiento está obligada a emitir un dictamen con respecto a la compatibilidad de la instalación con las consideraciones de protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad pública. G. L. c. 164, § 69O

Los precedentes del Consejo de Administración en los procedimientos de certificación también tienen en cuenta la medida en que se ha desarrollado nueva información o las circunstancias de un proyecto pueden haber cambiado en el período intermedio. Véase [Woburn-Wakefield en 35](#); [Exelon en 16](#); [Footprint Power en 10](#); [Cape Wind en 13](#). El Consejo de Administración compara las pruebas del expediente y la decisión en el procedimiento subyacente del Consejo de Administración con el expediente en un procedimiento de certificación para determinar si se ha desarrollado nueva información o si las circunstancias de un proyecto han cambiado en el período intermedio. En respuesta al descubrimiento y al interrogatorio del personal de la Junta de Ubicación y de las partes, así como a otras pruebas y argumentos presentados por las partes, la empresa ha presentado pruebas nuevas o actualizadas sobre varias categorías de impacto ambiental. En la elaboración del expediente de este procedimiento, la Junta de Clasificación también tuvo en cuenta los comentarios escritos y orales del público. En lo que respecta a la compatibilidad con la protección del medio ambiente y la salud y seguridad públicas, la Junta de Ubicación considera que ha habido nueva información en el período intermedio que justifica la revisión y el análisis más allá de la contenida en [Eversource 2017](#) y [Eversource 2021](#).

El expediente muestra que la empresa ha realizado varios cambios de diseño en la subestación desde el procedimiento de modificación del proyecto. Los cambios de diseño incluyen un árbol de calle adicional, la reubicación de la cuenca de aguas pluviales y la adición de un muro en el extremo norte de la subestación. El expediente muestra que la empresa colaborará con la ciudad de Boston en el mantenimiento del árbol adicional y de todos los demás árboles plantados alrededor de la subestación. El Siting Board espera que la empresa siga colaborando con la ciudad

en el mantenimiento de los árboles de la calle. La Junta de Asignación considera que el árbol de calle adicional no alteraría sus conclusiones anteriores sobre el uso del suelo. [Véase también Eversource 2021 en 35](#). El expediente también muestra que la ubicación final de la cuenca de aguas pluviales del sitio está fuera de una zona de amortiguación de humedales y ha sido revisada por MassDEP como parte del SOC del proyecto. Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que la reubicación de la cuenca de aguas pluviales no cambiaría sus conclusiones anteriores sobre los humedales y las vías fluviales. [Véase también Eversource 2021 en 69](#).

Como parte de [Eversource 2021](#), la Junta de Asignación incluyó la condición T, que requiere que la empresa diseñe un muro en la fachada norte de la subestación, que da a un parque público. El expediente muestra que la empresa ha diseñado este muro y ha proporcionado representaciones visuales del nuevo muro, que será visible para el público desde el parque público. La Junta de Ubicación había considerado previamente que, a pesar de requerir el muro por razones de seguridad, el muro proporcionaría una mitigación visual adicional al proteger el equipo de la subestación del público en la fachada norte del sitio. [Eversource 2021 en 43](#). Sobre la base de la información proporcionada por la empresa en este procedimiento, la Junta de Ubicación considera que el cambio de diseño del muro no cambiaría sus conclusiones anteriores sobre la seguridad del sitio y los impactos visuales. [Véase también Eversource 2021 en 39, 43](#).

En [Eversource 2021](#), el Siting Board también ordenó a la empresa que llevara a cabo un proceso de aportación pública sobre el diseño de su fachada orientada al oeste a lo largo de Condor Street como parte de la condición U. El expediente muestra que la empresa ha llevado a cabo este proceso en cumplimiento de la condición y que el proceso sigue en curso. El Siting Board espera que la empresa siga trabajando para cumplir con la condición. Como parte de este procedimiento, la empresa también ha solicitado la modificación de la condición U. En concreto, la empresa solicita que se elimine el papel formal de la BPDA porque la fachada de la subestación no alcanzó los umbrales de revisión de la BPDA. El Siting Board señala que la condición original y la inclusión de un representante de la agencia de Boston en la revisión, tenían por objeto garantizar la aportación de la comunidad en el diseño. El expediente muestra que el diseño final de la fachada es crucial para que la empresa finalice su fundación y permiso de construcción.

La Junta de Clasificación considera que la aportación de la BPDA es una vía valiosa para reflejar las preocupaciones de la comunidad relacionadas con el proceso de diseño de la fachada. Sin embargo, la Junta de Ubicación tampoco tiene la intención de retrasar aún más la construcción

y el funcionamiento de esta instalación energética crítica. Teniendo en cuenta estas consideraciones, el Siting Board opta por realizar la siguiente adición a la Condición U: Una vez finalizado el proceso de diseño comunitario de la fachada por parte de la empresa, ésta proporcionará el diseño final propuesto a la BPDA para que realice sus aportaciones. La empresa tendrá en cuenta las aportaciones adicionales de la BPDA. En caso de que la BPDA no responda en un plazo de 30 días a partir de la recepción del diseño, la empresa podrá proceder al diseño final de la fachada, que se basará en las aportaciones recibidas en su proceso público. El Consejo de Administración espera además que el diseño final sea coherente con los proporcionados al Consejo de Administración en este procedimiento, a menos que la empresa proporcione una justificación adicional en su presentación de cumplimiento. La empresa deberá presentar el diseño final a la Junta de Clasificación.

El Siting Board señala, en relación con el tema de la rehabilitación del emplazamiento, que la empresa había declarado en Eversource 2021 que presentaría una declaración de solución permanente con condiciones al MassDEP en 2021. El expediente también muestra que la empresa aplicaría una limitación de actividad y uso en el emplazamiento de la subestación. El Siting Board ordena a la empresa que proporcione una actualización sobre su presentación de la Declaración de Solución Permanente con Condiciones a MassDEP y su plan para implementar la Limitación de Actividad y Uso para el sitio. Con el cumplimiento de la condición descrita anteriormente, la Junta de Ubicación considera que se han minimizado los impactos de los residuos peligrosos del proyecto.

En el transcurso del procedimiento de certificación, la Junta de Clasificación y los intervinientes analizaron ampliamente la cuestión de la seguridad de la subestación. La empresa aportó pruebas sobre su historial en materia de seguridad de la subestación, sus planes de respuesta a emergencias, diversas medidas de seguridad in situ, su supervisión a distancia de las condiciones de la subestación y la seguridad en relación con la proximidad de la subestación a las personas e infraestructuras circundantes. A petición de la Junta de Clasificación, la empresa proporcionó una lista de todos los incidentes relacionados con la seguridad en sus subestaciones desde el 1 de enero de 2010. El registro muestra que hubo incidentes en 13 de las 192 subestaciones de la Compañía en Massachusetts que la Compañía describió como "relacionados con la seguridad". "

Durante las audiencias de prueba, el personal y los interventores también plantearon preguntas específicas sobre la seguridad de los transformadores. El expediente muestra que la

empresa presta especial atención al funcionamiento de los transformadores, incluida la supervisión del nivel de líquido dentro de un transformador las 24 horas del día, los 365 días del año. En el nivel de la subestación, la empresa emplea el mismo tipo de supervisión y podría responder a cualquier condición "anormal". El expediente muestra que los sistemas de protección de la empresa están pensados para evitar fallos graves antes de que puedan ir más allá de la línea de valla y afectar a las zonas circundantes ([RR-EFSB-22](#)). El expediente muestra que de los 13 "incidentes relacionados con la seguridad" en las subestaciones de Eversource desde 2010, ninguno resultó en impactos más allá de la línea de valla de una subestación.

En su informe, CLF/GR expresó sus reservas sobre el historial de seguridad de las subestaciones de la empresa debido al incidente de Newton. El expediente muestra que, basándose en la investigación inicial de la Compañía sobre el incidente de la subestación de Newton, no era probable que se produjera un incidente con la misma causa en la subestación de East Eagle ([RR-EFSB-21](#)). Esto se debe a que la configuración de los equipos propuesta por la empresa en la nueva subestación sería completamente diferente, con mejores características de conexión a tierra ([RR-EFSB-21](#)). El expediente también muestra que la subestación contaría con una serie de medidas de seguridad diseñadas para minimizar las vías específicas de generación de cortocircuitos ([Exh. EFSB-G-7](#)).

En respuesta a la Junta de Administración y a los interventores, la empresa también describió su plan corporativo para todo tipo de riesgos y el plan de respuesta de emergencia específico para la subestación que desarrollaría. La respuesta de emergencia específica para la subestación fue exigida por la Junta de Administración como parte de la Condición Y en [Eversource 2021](#). El expediente muestra que la empresa no suele tener planes de respuesta a emergencias para cada subestación. En su informe, CLF/GR cuestionó la falta de planes específicos para cada subestación. Como parte de este procedimiento, la Compañía describió con cierto detalle cómo pretende cumplir con la Condición Y. El Consejo de Administración espera que la Compañía siga trabajando para cumplir con dicha condición. Basándose en el registro de incidentes proporcionado por la empresa y en su descripción de su plan para todo tipo de riesgos y el plan específico para la subestación que la empresa desarrollará, la Junta de Clasificación considera que la empresa cuenta con un plan de respuesta de seguridad adecuado para la subestación. El Siting Board considera que, con las medidas de seguridad de la subestación

descritas en el expediente, la subestación se construiría y operaría de forma coherente con las consideraciones para garantizar la seguridad pública.

En el caso de Eversource 2021, la Junta de Ubicación determinó que los impactos del aumento del nivel del mar en la subestación se minimizarían con la implementación de las medidas de mitigación de la empresa y aprobó el enfoque de la empresa para derivar el DFE para la subestación. Véase Eversource 2021 en 67-69. Específicamente, la Junta de Ubicación aceptó el uso de la Compañía de la subida del nivel del mar anticipada asociada con un horizonte de planificación hasta 2070, bajo un escenario de altas emisiones de GEI (RCP 8.5) en el extremo superior del rango "probable" de probabilidades de subida del nivel del mar como se describe en el Informe BRAG de 2016. Eversource 2021 en 59 n. 66. Al igual que en Eversource 2021, CLF/GR argumentan que la Compañía debe diseñar la subestación para soportar el aumento del nivel del mar que podría producirse más allá de la vida útil del diseño del equipo, es decir, hasta al menos 2100. Véase también Eversource 2021 en 63-64. CLF/GR también argumenta que la Junta de Ubicación debe considerar el peor escenario en el Informe GBAG de 2022 (es decir, una probabilidad de 0,1 por ciento de ser superado) para determinar el riesgo de inundación en el sitio de la Subestación. Véase también Eversource 2021 en 63 n. 73. La Junta de Ubicación había considerado plenamente estos argumentos en el Procedimiento de Cambio de Proyecto y no ve ninguna razón convincente para adoptar el escenario probabilístico del "peor caso" o un marco temporal de 2100 para estimar el aumento del nivel del mar. De hecho, el expediente muestra que para el escenario aceptado por la Junta de Ubicación en Eversource 2021 (2070, RCP 8.5, extremo superior del rango "probable" de aumento del nivel del mar proyectado) el Informe GBAG de 2022 proyecta cifras de aumento del nivel del mar inferiores a las encontradas anteriormente en el Informe BRAG de 2016. En consecuencia, el Siting Board considera que el GBAG de 2022 proporciona un apoyo adicional para mantener nuestras conclusiones anteriores sobre el aumento del nivel del mar.

Además del Informe GBAG de 2022, la Junta de Selección también consideró el Informe Técnico de la NOAA de 2022 sobre el aumento del nivel del mar, que proporciona nuevas pruebas adicionales publicadas desde el Procedimiento de Cambio del Proyecto. El expediente muestra que las predicciones sobre el aumento del nivel del mar en el informe de la NOAA estaban dentro del rango de predicciones ya analizadas por la empresa y tenidas en cuenta en el DFE aprobado para la subestación en Eversource 2021. La Junta de Ubicación señala que previamente encontró

que la construcción de la subestación a una mayor elevación, probablemente añadiría costes al desarrollo del proyecto y proporcionaría beneficios poco claros. Véase [Eversource 2021 en 68](#). Como un nivel adicional de protección, la Junta de Ubicación requirió que la Compañía reevaluara su información sobre el aumento del nivel del mar cada cinco años, desde la operación de la instalación, e informara a la Junta de Ubicación sobre cualquier medida adicional que debiera tomarse, como parte de la Condición Z de [Eversource 2021](#). Al igual que en el caso anterior, el Consejo de Administración considera que con la aplicación de la Condición Z, que requiere que la empresa revise periódicamente la información adicional sobre la subida del nivel del mar, se mitigarían los impactos de la subida del nivel del mar.

CLF/GR también sostiene que los cálculos de riesgo de inundación de la Compañía en su DFE no tienen en cuenta las mareas de tempestad más severas (un evento de tormenta de 1000 años) en lugar del evento de tormenta de 500 años utilizado por Eversource ([Escrito de CLF/GR en 25](#)). Como parte de su evaluación del riesgo de inundación en [Eversource 2021](#), la Junta de Ubicación revisó el impacto de las mareas de tormenta en el sitio de la subestación y encontró que el uso de la Compañía de un evento de tormenta de 500 años era razonable. Véase [Eversource 2021 en 67](#). Una vez más, la Junta de Ubicación no está convencida de que la adopción del enfoque del peor caso tanto para el aumento del nivel del mar como para los eventos de tormenta defendidos por CLF/GR sea apropiada para seleccionar un DFE para la Subestación. La condición Z garantiza además que la información sobre el riesgo de inundación será revisada periódicamente por la empresa y abordada en cualquier mitigación futura necesaria, sujeta a revisión por parte de la Junta de Ubicación cada cinco años. Véase [GreenRoots, Inc. v. Energy Facilities Siting Board, 490 Mass. 747, 756-758 \(2022\)](#).

Además de los temas mencionados, hubo varias cuestiones planteadas por los comentaristas públicos y las partes. Entre ellas se encuentran la adición de surtidores de combustible en la vecina comisaría de policía de la ciudad de Boston, los impactos del campo magnético en los usos circundantes, las emisiones de SF<sub>6</sub>, el saneamiento de la contaminación del emplazamiento y el control de plagas durante la construcción. La Junta de Ubicación había hecho previamente conclusiones sobre la mayoría de estas cuestiones en los procedimientos subyacentes. Véase [Eversource 2017 en 141](#); [Eversource 2021 en 92](#). Sin embargo, la Junta de Ubicación dirigió preguntas adicionales a la Compañía para desarrollar un registro que incluyera la información disponible más reciente. La Junta de Ubicación considera que las pruebas adicionales

presentadas en el expediente para estos temas no darían lugar a cambios en sus conclusiones anteriores y las conclusiones a continuación siguen siendo válidas. [Véase también Eversource 2021 en 81.](#)

Con la implementación de las condiciones de [Eversource 2017](#) y [Eversource 2021](#), y las condiciones en esta Decisión, la Junta de Ubicación encuentra que la construcción de la Subestación es compatible con las consideraciones de protección del medio ambiente, salud pública y seguridad pública.

F. Conformidad con las leyes y razonabilidad de la exención en virtud de las mismas

De conformidad con G. L. c. 164, § 69O, la Junta de Asignación de Recursos debe determinar en qué medida la construcción y el funcionamiento de la instalación no se ajustarán a las leyes, ordenanzas, reglamentos y normas estatales o locales existentes y la razonabilidad de la exención en virtud de las mismas, en su caso, en consonancia con la aplicación de las políticas energéticas aplicables al estatuto de asignación de recursos. [Woburn-Wakefield en 40-42](#); [Colonial Gas Company d/b/a Keyspan Energy, EFSB 06-1, en 39-43 \(2007\)](#); [Cape Wind en 24](#). En esta sección, la Junta de Asignación de Recursos aborda la conformidad con el Capítulo 91, la Ley de la Hoja de Ruta y la Política de Justicia Ambiental de la Oficina Ejecutiva de Asuntos Energéticos y Medioambientales ("EEA").

1. Capítulo 91 Proyecto de licencia de navegación

a) Capítulo 91 Objeto y reglamento

El capítulo 91 de la Ley General regula las actividades en las vías navegables tanto costeras como interiores, incluida la construcción, el dragado y el relleno en las tierras de marea, los grandes estanques y determinados ríos y arroyos. A través del capítulo 91 y del programa de regulación de las vías navegables del MassDEP,<sup>96</sup> la Commonwealth pretende preservar y proteger los derechos del público y garantizar que los usos privados de las tierras de marea y las vías navegables sirvan para un fin público adecuado. La normativa del MassDEP establece que "el

---

<sup>96</sup> Las regulaciones del Capítulo 91 del MassDEP están en 310 CMR 9.00 *et seq.* ("Regulaciones de Vías Navegables"). Las regulaciones generales de licencias y permisos del MassDEP que rigen las actividades supervisadas por la División de Vías Navegables se encuentran en 310 CMR 9.31.

Departamento no emitirá ninguna licencia o permiso para ningún proyecto en las tierras de marea o en los Grandes Estanques, excepto para los proyectos de uso dependiente del agua ["WDU"] ubicados en su totalidad en tierras de marea privadas, a menos que dicho proyecto sirva a un propósito público adecuado que proporcione un beneficio mayor que el detrimento de los derechos del público en dichas tierras.<sup>97</sup> Aunque otros organismos, como el Departamento de Conservación y Ocio, la Gestión de la Zona Costera de Massachusetts y la División de Pesca y Vida Silvestre, desempeñan un papel en la preservación de los derechos públicos en los terrenos de dominio público, el Programa de Regulación de Vías Navegables, la sección del MassDEP que supervisa el capítulo 91, es el principal organismo encargado de aplicar la "doctrina del dominio público". "Armstrong v. Secretary of Energy and Environmental Affairs, 490 Mass 243, 244 (2022) ("Armstrong"). El Tribunal Judicial Supremo consideró recientemente que la doctrina del fideicomiso público incorporada en el capítulo 91 establece que la Commonwealth mantiene las tierras de marea en fideicomiso para el beneficio del público y confirmó el papel principal del MassDEP en la responsabilidad de tomar decisiones de concesión de licencias para usos tanto dependientes del agua como no dependientes del agua. Véase Armstrong, 490 Mass. en 244.

Para conceder una licencia a un proyecto en tierras de marea, las conclusiones requeridas por el MassDEP dependen de si una instalación es un uso dependiente del agua o un uso no dependiente del agua. Compárese G.L. c. 91, § 14, con G.L. c. 91, § 18. El MassDEP tiene reglamentos específicos sobre las actividades que pueden tener lugar en las tierras de marea,

---

<sup>97</sup> Ver 310 CMR 9.31(2) que describe el requisito de propósito público adecuado. Al aplicar la 310 CMR 9.31(2), el Departamento actuará de acuerdo con las siguientes disposiciones. (a) Proyectos de uso dependiente del agua - El Departamento presumirá que se cumple la 310 CMR 9.31(2) si el proyecto es un proyecto de uso dependiente del agua. (b) Proyectos de uso no dependiente del agua - El Departamento presumirá que se cumple la 310 CMR 9.31(2) si el proyecto es un proyecto de uso no dependiente del agua que 1. cumple con las normas para conservar y utilizar la capacidad del sitio del proyecto para acomodar el uso dependiente del agua, de acuerdo con las disposiciones aplicables de 310 CMR 9.51 a 9.52; y cumple con la norma adicional para activar las tierras de marea de la Mancomunidad para uso público, de acuerdo con las disposiciones aplicables de 310 CMR 9.53; 2. si se encuentra en la zona costera, cumple con la norma que rige la coherencia con las políticas del Programa de Gestión de la Zona Costera de Massachusetts, de acuerdo con 310 CMR 9.54; y 3. si consiste enteramente en instalaciones de infraestructura, a las que no se aplica 310 CMR 9.31(2)(b)1, cumple con las normas especiales de mitigación y acceso público que rigen dichas instalaciones, de acuerdo con 310 CMR 9.55.

incluidas las tierras de marea en las zonas portuarias designadas ("DPA"), como el Chelsea Creek.<sup>98,99</sup> Véase 310 CMR 9.02; 310 CMR 9.31. Las DPA son zonas específicamente delimitadas para promover y proteger los usos industriales dependientes del agua<sup>100</sup> y el interés del público en mantener el acceso en las zonas costeras para estos usos. 301 CMR 25.01. El 23 de mayo de 2022, el CZM emitió un informe como parte de la reevaluación periódica de los límites del DPA de Chelsea Creek.<sup>101</sup> El emplazamiento de la subestación se encuentra dentro de los terrenos marinos rellenados y de la DPA de Chelsea Creek (véase Exh. EV-1, att.1, en 1). Por lo tanto, la subestación está sujeta a los requisitos de autorización del capítulo 91 como proyecto en terrenos de marea de la Commonwealth (anexo EV-1, apéndice 11, páginas 9 y 12).

b) Solicitud de Licencia de Vías Navegables para la Subestación

En septiembre de 2010, NSTAR Electric presentó una petición del capítulo 91 al MassDEP para obtener una licencia para construir y mantener tres conductos submarinos que cruzan el río Chelsea entre Chelsea y East Boston (Chelsea Creek Crossing) (Eversource 2021, Exh. EFSB-Z-

---

<sup>98</sup> Las DPA son áreas específicamente delimitadas para promover y proteger los usos industriales dependientes del agua y el interés del público en mantener el acceso en las zonas costeras para estos usos. 301 CMR 25.01; 310 CMR 9.32. Las DPA tienen las características físicas y operativas necesarias para apoyar a las empresas que requieren una gran proximidad al océano, como la pesca comercial, el transporte marítimo y otras actividades relacionadas con las embarcaciones asociadas con el comercio acuático, así como las actividades de fabricación, procesamiento y producción que requieren el transporte marítimo o la extracción o descarga de grandes volúmenes de agua. 301 CMR 25.01.

<sup>99</sup> El CZM designa las DPA. 301 CMR 25.00. Hay once DPA diferentes designadas por la CZM, entre ellas Gloucester Inner Harbor, Beverly Harbor, Salem Harbor, Lynn, Mystic River, Chelsea Creek, East Boston, South Boston, Weymouth Fore River, New Bedford-Fairhaven y Mount Hope Bay. <https://www.mass.gov/service-details/czm-port-and-harbor-planning-program-designated-port-areas>.

<sup>100</sup> La normativa del MassDEP establece que un uso determinado como dependiente del agua incluye cualquier uso considerado como industrial dependiente del agua. 310 CMR 9.12(2).

<sup>101</sup> Véase *el informe de designación de los límites de la zona portuaria de Chelsea Creek* en <https://www.mass.gov/files/documents/2022/06/15/chelsea-creek-dpa-boundary-review-2022.pdf>.

10(1), en 48-51; Exh. MassDEP-CH-1, en 2).<sup>102</sup> El 14 de abril de 2011, el MassDEP emitió una licencia final del Capítulo 91 (Licencia n.º 12943) para el Cruce de Chelsea Creek, y en consideración a un pago por parte de NSTAR Electric a la tesorería de la Commonwealth por la suma de 3.240 dólares, el gobernador aprobó la licencia como un cargo justo y equitativo por los derechos y privilegios otorgados en la tierra de la Commonwealth ([Eversource 2017, Exh. EFSB-Z-10\(1\), en 48-51](#)). La empresa instaló los conductos de Chelsea Creek Crossing en 2011 ([Eversource 2017, Exh. EFSB-Z-10\(1\), en 16](#)).<sup>103</sup> El MassDEP autorizó el Chelsea Creek Crossing como uso dependiente del agua, basándose en su clasificación como instalación de cruce de infraestructuras (Exh. MassDEP-CH-1, en 2).

El 19 de noviembre de 2014, la empresa presentó una solicitud de licencia conforme al capítulo 91 ante el MassDEP para la subestación propuesta para el emplazamiento original (Exh. EV-1, en 10; [Eversource 2017, Exh. EFSB-Z10-\(1\) en 1-51](#)). El 25 de noviembre de 2014, el MassDEP emitió un aviso público para la solicitud en el que se identificaba la Subestación como una instalación de uso dependiente del agua (Exh. EFSB-DEP-1). El MassDEP recibió comentarios que cuestionaban la solicitud de la empresa como uso dependiente del agua ([Eversource 2017, anexos Exh. EFSB-Z-9](#)).

Dado que la subestación de East Eagle se propuso dentro de terrenos de marea rellenados, la normativa del MassDEP exigía un análisis de emplazamiento alternativo para examinar posibles emplazamientos fuera de los terrenos de marea jurisdiccionales. [Eversource 2017 en 70](#). Como parte de la solicitud del capítulo 91 de 2014, la empresa realizó el análisis de alternativas de sitios requerido, utilizando los siguientes criterios para evaluar los sitios potenciales: (1) una ubicación en East Boston; (2) tamaño del sitio mayor o igual a 0,4 acres; (3) el sitio debe ser no desarrollado y desarrollable; y (4) el sitio debe estar fuera de las marismas rellenas ([Eversource 2017 en 70](#)). Como parte de este proceso de selección, la empresa comenzó su evaluación considerando todo East Boston, incluido el aeropuerto de Logan ([Eversource 2017, Exh. CF-RR-10\(1\) en 1](#)). La Empresa señaló que normalmente prefiere entre 40.000 y 43.000 pies cuadrados

---

<sup>102</sup> En 2015, NSTAR Electric comenzó a operar bajo el nombre de Eversource Energy.

<sup>103</sup> El cruce de Chelsea Creek se instaló en 2011; dos bancos de conductos se utilizan actualmente para la distribución, mientras que el banco de conductos restante puede albergar cables de distribución o de transmisión. Véase [Eversource 2017 en 64](#), n.75.

para el emplazamiento de una subestación, pero que, dada la realidad de operar en un entorno urbano densamente poblado, esto no siempre es posible. [Eversource 2017 en 70](#). La empresa indicó que el uso del emplazamiento más pequeño de la subestación de East Eagle (aproximadamente 17.000 pies cuadrados), proporcionaría menos amortiguación a los usos circundantes, y requeriría consideraciones especiales, como asegurar el espacio de depósito para el mantenimiento futuro. [Eversource 2017 en 70](#).

La Compañía identificó dos sitios adicionales en East Boston en el análisis de sitios alternativos: (1) la parcela de Frankfort Street; y (2) la parcela de McClellan Highway. [Eversource 2017 en 70](#). La empresa afirmó que la parcela de Frankfort Street, propiedad de la Iglesia Católica Romana, está situada junto a una escuela, en un barrio densamente poblado. [Eversource 2017 en 70](#). La Empresa concluyó que los impactos acústicos y visuales, así como una conexión adicional de una milla de la línea de transmisión, hacían que el sitio fuera inadecuado. [Eversource 2017 en 70-71](#). La Empresa también concluyó que la distancia de una milla desde la parcela de McClellan Highway hasta el cruce de Chelsea Creek requeriría costes adicionales para construir las líneas de transmisión y distribución para interconectarse con los sistemas de transmisión y distribución existentes y, por tanto, hacía que el emplazamiento fuera inferior al de la subestación de East Eagle. [Eversource 2017 en 71](#). Además, el precio de venta estimado de 3 millones de dólares del sitio de propiedad privada hacía que el sitio de McClellan Highway fuera económicamente inviable. [Eversource 2017 en 71](#). Sobre la base de este análisis de las alternativas de emplazamiento de la subestación, Eversource determinó que no había ningún emplazamiento alternativo razonable que satisficiera la necesidad identificada en el que la subestación propuesta pudiera ubicarse fuera de los terrenos de marea ([Eversource 2017, Exh. EFSB-Z-10\(1\), en 19](#)).

Eversource declaró que la tramitación de la solicitud quedó en suspenso durante el transcurso del Procedimiento de Cambio de Proyecto de la Junta de Colocación, y fue reiniciada por la Compañía el 15 de noviembre de 2018 como una revisión de una Licencia de Vías Navegables modificada para el Nuevo Sitio ([Exh. EV-1, en 11](#)). El MassDEP estableció dos

períodos de comentarios públicos adicionales (21 de diciembre de 2018 y 10 de abril de 2021),<sup>104</sup> durante los cuales GreenRoots y CLF/GR presentaron comentarios escritos en nombre de sus organizaciones y otros grupos de defensa y residentes en relación con la licencia del Capítulo 91 para la Subestación en el Nuevo Sitio (Exh. EV-1, en 11).

El MassDEP proporcionó los requisitos de publicación a Eversource para la notificación de la solicitud de Eversource de una licencia de vías navegables para la subestación (Exh. MassDEP-CH-1, en 4).<sup>105</sup> El MassDEP ordenó a la empresa que tomara medidas adicionales en relación con la publicación del aviso y las actividades de divulgación en reconocimiento de la ubicación del emplazamiento en una comunidad de justicia medioambiental (Exh. MassDEP-CH-1, en 4). A la luz de esa indicación, Eversource publicó el aviso en varios idiomas, incluidos el español y el portugués, y en publicaciones destinadas a los lectores que hablan español y portugués (Exh. MassDEP-CH-1, en 4). El MassDEP también alentó a Eversource a llevar a cabo actividades de divulgación y a comprometerse con las organizaciones de justicia ambiental y los líderes de la comunidad antes y durante el período de comentarios públicos (Exh. MassDEP-CH-1, en 4). El testigo del MassDEP señaló que los requisitos de notificación y divulgación establecidos por el MassDEP cumplían con la Guía de Participación Pública y Participación Comunitaria de Justicia Ambiental 2020 del MassDEP, así como con la Política de Justicia Ambiental 2021 (Exh. MassDEP-CH-1, en 4).

El 3 de enero de 2022, el MassDEP emitió un Proyecto de Licencia a Eversource de conformidad con el Capítulo 91 y su Reglamento de Vías Navegables para la Subestación en el Nuevo Sitio, que autoriza a Eversource a instalar y mantener una subestación eléctrica auxiliar a la

---

<sup>104</sup> Eversource presentó un plan actualizado para la subestación en el nuevo emplazamiento el 4 de febrero de 2020, y el MassDEP ofreció un período de comentarios para estas actualizaciones (Eversource 2021 Exh. EFSB-P-2(S1)).

<sup>105</sup> Los requisitos de notificación y participación pública del MassDEP se establecen en 310 CMR 9.13. En virtud de esta normativa, el MassDEP emite la notificación que debe distribuir y publicar el solicitante. 310 CMR 9.13(1). En el caso de los proyectos dependientes del agua, la notificación debe contener una descripción del proyecto propuesto y una declaración de la determinación del MassDEP sobre la dependencia del agua. 310 CMR 9.13(1)(c). El aviso también debe proporcionar información sobre el tiempo y la forma de los comentarios públicos sobre la solicitud. Para los proyectos dependientes del agua, no se requieren audiencias públicas. 310 CMR 9.13(3).

instalación de cruce de infraestructura industrial dependiente del agua existente (Chelsea Creek Crossing) (Exhs. [EV-1](#), [att. 11](#), [at 9](#); [EFSB-DEP-1](#)).<sup>106</sup> Este proyecto de licencia de 2022 es el objeto del presente procedimiento de certificación. El Proyecto de Licencia fue apelado ante la Oficina de Apelaciones y Resolución de Disputas ("OADR") de MassDEP, y Eversource ha solicitado que la Junta de Ubicación incluya una aprobación final en lugar de una Licencia de Vías Navegables del Capítulo 91 para la Subestación como parte de un Certificado en este expediente (Exh. [EV-1](#), [en 10](#); [ver Exh. EV-1](#), [att. 11](#) (el Proyecto de Licencia)). El MassDEP ha manifestado su conformidad con la emisión del Proyecto de Licencia como Licencia Final de Vías Navegables como parte del Certificado (Exh. [EFSB-DEP-2](#); [Escrito de Respuesta del MassDEP en 10](#)).

El Proyecto de Licencia emitido por el MassDEP no contenía una determinación por escrito de que la Subestación constituía un uso dependiente del agua porque la normativa del MassDEP no exige una determinación por escrito cuando no se presenta un EIR. 310 CMR 9.12(2)(d).<sup>107</sup> En cambio, el testigo del MassDEP declaró que "[MassDEP] emitió un proyecto de licencia según lo previsto en [310 CMR] 9.14(2)(b), que especifica que para los proyectos de uso dependiente del agua en los que se han presentado comentarios por escrito de conformidad con 310 CMR 9.13(4)(c), [MassDEP] puede emitir una licencia o un permiso sin emitir una determinación por escrito, en cuyo caso [MassDEP] puede emitir un proyecto de licencia o un proyecto de permiso, incluyendo las condiciones propuestas para la licencia o el permiso, para su revisión pública antes de la emisión de la licencia o el permiso" (Exh. [MassDEP-CH-1](#), [en 3](#)). El testigo del MassDEP explicó:

El [MassDEP] consideró los materiales de la solicitud, los comentarios públicos presentados y las respuestas a los comentarios como parte de su revisión. La carta de revisión de la integridad administrativa de [MassDEP] solicitó específicamente información a Eversource que justificara cómo el proyecto es una instalación auxiliar que está relacionada operativamente con la instalación de cruce de infraestructuras y

---

<sup>106</sup> Solicitud de licencia para vías navegables n° W14-4297 (Exh. [MassDEP-CH-1](#)).

<sup>107</sup> El Siting Board señala que los materiales en los que se basó el MassDEP para tomar su decisión tras el tercer período de comentarios forman parte del expediente de este procedimiento y de los procedimientos subyacentes. Véase Eversource 2021 Exh. [EFSB-P-11\(1\)](#) para los planes que Eversource presentó con su petición al MassDEP; Eversource 2021 Exh. [EFSB-P-2\(S1\)\(2\)](#), [\(3\)](#) y [\(4\)](#) para las cartas de comentarios presentadas durante el tercer período de comentarios públicos; Eversource 2021 [Exh. EFSB-P-2\(S1\)\(6\)](#) para la carta de la empresa en respuesta a los comentarios escritos.

requiere una ubicación adyacente. Sobre la base de esa información, además del examen del resto de la solicitud y los comentarios, [MassDEP] determinó que el proyecto cumple la definición de instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructuras dependiente del agua

([Exh. MassDEP-CH-1, en 3](#)).

El MassDEP proporcionó copias de las cartas de comentarios que se le presentaron en relación con los tres avisos emitidos para la solicitud de Eversource de una licencia de vías navegables para la subestación ([RR-EFSB-16](#)). Según el MassDEP, los comentarios planteaban inquietudes sobre la clasificación adecuada del proyecto como uso dependiente del agua, así como sobre la naturaleza de la notificación proporcionada a los miembros de la comunidad por el MassDEP ([id.](#)).<sup>108</sup> Estas cuestiones se incluyeron en los recursos presentados en relación con el Proyecto de Licencia ([Exh. EV-1, att. 13](#)), y fueron reiteradas en este procedimiento por CLF/GR y BRG (Escrito de [CLF/GR en 14-19](#); [Escrito de BRG en 17-20](#)).

Ha habido dos impugnaciones al Proyecto de Licencia del 3 de enero de 2022 que se presentaron ante la OADR del MassDEP, incluyendo una apelación presentada el 23 de enero de 2022 por Gail Miller ("Apelación Miller") como individuo ([Exh. EV-1, att. 12](#)), y una apelación presentada por CLF y un grupo de 17 residentes (denominado "Grupo de Diez Residentes" en el procedimiento del MassDEP) el 24 de enero de 2022 ([Exh. EV-1, att. 13](#)). El recurso de Miller se retiró voluntariamente el 28 de marzo de 2022 ([Exh. EFSB-DEP-3, att. 6](#)). Todas las acciones sobre la apelación de CLF y del Grupo de Diez Residentes han sido suspendidas por el Presidente de la OADR del MassDEP a cargo de la apelación, a la espera del resultado de este procedimiento ([Exhs. EFSB-DEP-1, att. 5](#); [EFSB-P-4](#)).<sup>109</sup>

---

<sup>108</sup> En una respuesta a una carta de comentarios del entonces concejal de Boston Edwards, el senador Joe Boncore y el representante Adrian Madaro sobre las notificaciones relacionadas con el proyecto de solicitud de licencia de la empresa para la subestación propuesta, el MassDEP señaló que la empresa tenía instrucciones de emitir una notificación en 2018 y otra en 2020, incluida una nueva notificación a la BPDA con una oportunidad adicional de hacer comentarios ([RR-EFSB-16, att. Carta de comentarios del 8 de mayo de 2020, Anexo A](#)).

<sup>109</sup> El Siting Board señala que no hay plazos reglamentarios que rijan el proceso de adjudicación del MassDEP y, como se ha descrito anteriormente, la revisión de la

c) Litigio sobre la estación compresora de Weymouth

Durante el curso de este procedimiento, el Tribunal Superior de Norfolk emitió una decisión relacionada con la apelación de la concesión por parte del MassDEP de una licencia de uso dependiente del agua del capítulo 91 para una estación de compresión de gas natural en Weymouth. Véase Ten Residents Group v. Massachusetts Department of Environmental Protection, Norfolk Superior Court C.A. No. 1982-01503, Memorandum of Decision and Order On [Parties' Cross-Motions] for Judgment on the Pleadings (May 2, 2022) ("Superior Court Decision") ([RR-EFSB-27, att.\(1\)](#)). El MassDEP había determinado que la estación de compresión era una instalación auxiliar de conformidad con 310 CMR 9.02 y 9.12(2)(d), en un DPA. Decisión del Tribunal Superior en 2-3. Un grupo de residentes recurrió la decisión del MassDEP. Decisión del Tribunal Superior en 1. La Decisión del Tribunal Superior anuló la decisión del MassDEP de expedir una licencia del Capítulo 91 a Algonquin Gas Transmission, LLC para construir la estación de compresión de Weymouth, y devolvió el asunto para reevaluar si la estación de compresión era una instalación auxiliar de conformidad con las definiciones de 310 CMR 9.02 o 310 CMR 9.12(2)(d). Decisión del Tribunal Superior en 7-8. CLF/GR y BRG argumentan que la Decisión del Tribunal Superior es relevante para este procedimiento, y que la Subestación no es un WDU bajo el razonamiento de la Decisión del Tribunal Superior. Eversource y MassDEP argumentan que la Decisión del Tribunal Superior no cambia la determinación de que la subestación es una instalación auxiliar de un uso dependiente del agua.

Al conceder la licencia del Capítulo 91 a la estación de compresión, el MassDEP había considerado que la estación de compresión estaba relacionada operativamente y requería una ubicación adyacente al gasoducto interestatal submarino ya en funcionamiento y sujeto a una licencia existente del Capítulo 91 como uso dependiente del agua. Decisión del Tribunal Superior en 4. MassDEP había definido "requiere" como "adecuado o apropiado". Decisión del Tribunal Superior en 4. Refiriéndose a la normativa del MassDEP, el Tribunal declaró que para que una estructura pueda considerarse una instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructuras, la estructura debe estar relacionada con la explotación de dicha instalación de

---

adjudicación del CLF y del recurso del Ten Resident Group por parte del MassDEP se ha suspendido a la espera del resultado de este Procedimiento de Certificación.

cruce y requerir una ubicación adyacente. Decisión del Tribunal Superior en 6-7. El Tribunal declaró que la ubicación propuesta para la instalación auxiliar debe ser "necesaria" como parte de la operación de las instalaciones interconectadas, no sólo razonable o apropiada para calificar como instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura. Decisión del Tribunal Superior en 6-7.

En la devolución al MassDEP, el 15 de julio de 2022, el presidente de la OADR emitió una Decisión Recomendada de Devolución ("RRD"), aplicando la definición de "requerido" como "dirigido por el Tribunal Superior". RRD en 13-16. En la RRD, el presidente del tribunal recomendó que el Comisionado del MassDEP determinara que el emplazamiento de la estación de compresión no era necesario o requerido y que la solicitud de licencia del Capítulo 91 presentada por el solicitante incluía ubicaciones alternativas razonables para la estación de compresión.

<sup>110</sup>[RR-EFSB-27, att. 2, en 3-4](#); RRD en 3-4.

El RRD señaló que, dado que eran posibles ubicaciones alternativas para el compresor y que los requisitos técnicos de las operaciones del oleoducto podían cumplirse si las instalaciones del compresor se ubicaban en esos lugares alternativos, no era necesario que la ubicación propuesta para la estación de compresión se situara en terrenos de marea. RRD en 4. El presidente escribió que las instalaciones auxiliares son estructuras que no pueden ubicarse de forma razonable y factible lejos de la instalación de cruce de infraestructuras relacionada porque cada una es parte integral del funcionamiento de la instalación de cruce de infraestructuras y que ubicarlas lejos de la instalación de cruce de infraestructuras iría en contra de su propósito. RRD en 15. Por lo tanto, el presidente concluyó que, dado que la estación de compresores no requería una ubicación adyacente a la tubería que ahora está en funcionamiento y que puede ubicarse de forma razonable y viable en una de las diversas ubicaciones alternativas y que no forma parte del funcionamiento de la tubería en alta mar, la estación de compresores no cumplía los requisitos para ser considerada una instalación auxiliar de acuerdo con la definición de 301 CMR 9.02 del MassDEP. RRD en 13-16. Además, el RRD señaló:

Además, el uso de la frase "requiere una ubicación adyacente" en la 310 CMR 9.02 pone de manifiesto el reconocimiento por parte del MassDEP de que los recursos costeros son

---

<sup>110</sup> En el asunto de Algonquin Gas Transmission, LLC, OADR Docket Nos. 2017-011 y 2017-012 Recommended Remand Decision Remanding Matter to MassDEP's Waterways Program for Further Permit Review (15 de julio de 2022) ([RR-EFSB-27\(2\)](#)).

limitados, en particular los recursos costeros para actividades e instalaciones industriales, y de que estos recursos deben reservarse para actividades e instalaciones que requieran una ubicación en las tierras de marea. El análisis del lenguaje normativo requiere un mayor escrutinio en la devolución, dado que el Tribunal Superior ordenó que se reexaminara el reglamento. Por último, la norma 310 CMR 9.12(2)(d) indica claramente que se prefiere que las instalaciones auxiliares dependientes del agua sean las que no puedan ubicarse o explotarse razonablemente lejos de las aguas de marea o interiores.

RRD en 16.

El RRD concluyó que el expediente apoyaba la conclusión de que la estación de compresores no requiere una ubicación adyacente a la HubLine porque podría ubicarse de forma razonable y viable en una de varias ubicaciones alternativas y no es parte integral de la operación de la Instalación de Cruce de Infraestructura (id. en 17).

El 31 de agosto de 2022, el Comisionado del MassDEP emitió una Orden de Devolución Interlocutoria ("IRO"), revisando el RRD del 15 de julio de 2022 del oficial que preside ([RR-EFSB-27, att. \(3\)](#)). En esa IRO, el Comisionado aplazó una decisión final sobre si adoptar, modificar o rechazar la conclusión del funcionario que preside de que la estación de compresión no es una instalación auxiliar de conformidad con 310 CMR 9.02 o 310 CMR 9.12(2)(d) ([RR-EFSB-27, att. \(3\), en 2](#)). El Comisionado declaró que quería revisar un expediente completo que "incluya la revisión que el Presidente recomendó que [él] exigiera al Programa de Vías Navegables de MassDEP que realizara, específicamente, la consideración del Programa de la estación de compresión como un proyecto no dependiente del agua, pero también la consideración del Programa de cualquier otra disposición potencialmente relevante de las regulaciones del Capítulo 91" ([RR-EFSB-27, att. \(3\), en 2](#)). Además, el Comisario ordenó a las partes que presentaran informes sobre las determinaciones del Programa de Licencias de Vías Navegables resultantes de su examen ulterior de la solicitud exigido por el calendario de procedimiento incluido en la OIR ([RR-EFSB-27, att. \(3\), en 2](#)). De acuerdo con el calendario de procedimiento incluido en la OIR, la decisión final sobre la devolución que aborda todas las cuestiones de la devolución, incluida la cuestión aplazada de si la estación de compresión del solicitante es o no una instalación auxiliar de acuerdo con 310 CMR 9.02 o 310 CMR 9.12(2)(d), podría estar disponible en aproximadamente ocho meses ([RR-EFSB-27, att. 3, en 4](#)).

d) Posiciones de las partes(1) MassDEP

MassDEP afirma que las pruebas apoyan la conclusión de que emitió correctamente el Proyecto de Licencia para la Subestación como una instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura de conformidad con el Capítulo 91 y 310 CMR 9.00 et seq. ([Memorial de MassDEP en 5](#)). El MassDEP declaró que es aceptable para el MassDEP que la Junta incluya el Proyecto de Licencia emitido el 3 de enero de 2022, en su totalidad en el Certificado en lugar de una licencia final del Capítulo 91, señalando que puede haber requisitos de procedimiento que deben ser abordados por el MassDEP en relación con los requisitos legales y reglamentarios específicos para la emisión y el registro de la licencia del Capítulo 91 que pueden necesitar ser abordados después de que este procedimiento haya concluido ([Exh. EFSB-DEP-2](#)).

Los escritos de MassDEP también responden a las impugnaciones de la naturaleza de la notificación y los esfuerzos de divulgación proporcionados por la Compañía bajo su dirección en relación con la solicitud de vías fluviales del Capítulo 91 de Eversource; su determinación de la clasificación de la solicitud de la subestación como un uso apropiado dependiente del agua; las políticas de justicia ambiental de MassDEP, y el impacto potencial de ciertas decisiones judiciales y de MassDEP relacionadas con la instalación de la estación de compresión de Weymouth ([escrito de MassDEP en 2-7](#); [escrito de respuesta de MassDEP en 2-10](#)).

El MassDEP afirma que la subestación es una instalación auxiliar del cruce de Chelsea Creek, una instalación de cruce de infraestructuras dependiente del agua, de conformidad con la norma 310 CMR 9.02 ([Exh. MassDEP-CH- 1, en 2](#); [informe del MassDEP en 7](#)). Además, el MassDEP caracteriza la subestación como (1) operativamente relacionada con la instalación de cruce de infraestructura, y (2) requiere una ubicación adyacente a la instalación dentro de un DPA con el fin de evitar impactos ambientales innecesarios ([Exh. MassDEP-CH-1, en 2](#)). El MassDEP explica que, como instalación auxiliar, la subestación se considera parte de la instalación de cruce de infraestructuras dependiente del agua, y la normativa no exige una determinación separada de la dependencia del agua para la subestación como instalación independiente ([Escrito de respuesta del MassDEP, en 10](#)).

MassDEP argumenta además que la decisión del Comisionado deja claro que, en opinión de la agencia, la nueva revisión pendiente de la estación de compresores ordenada por la OIR no es relevante para una revisión del Proyecto de Licencia para la Subestación (Memorial Suplementario

de [MassDEP en 2](#)). En el escrito complementario dirigido a la OIR, el MassDEP afirma que el "La apelación de Algonquin no tiene actualmente ningún valor de precedente para este procedimiento, ya que, en efecto, está comenzando de nuevo con la revisión del programa c. 91 y la evaluación del proyecto de la estación de compresores" (Memorial [Suplementario](#) de MassDEP en 2-3).

(2) CLF/GR

CLF/GR afirma que las acciones del MassDEP hasta la fecha sobre la Licencia del Capítulo 91 han sido insuficientes ([Memorial de CLF/GR en 15-19](#)). CLF/GR argumenta que el MassDEP no ha considerado adecuadamente la protección del medio ambiente, la seguridad pública y la salud pública en su revisión de la licencia - valores explícitamente incluidos en las regulaciones de las vías fluviales públicas del MassDEP en 310 CMR 9.01(2) ([Memorial de CLF/GR en 14](#)). El CLF/GR identifica cuatro defectos relacionados con el proceso de concesión de licencias del MassDEP que, según afirma, deben ser resueltos antes de que la Junta de Administración pueda emitir válidamente el Proyecto de Licencia como parte de una decisión sobre el Certificado ([Memorial del CLF/GR en 15](#)). En primer lugar, CLF/GR argumenta que la determinación del MassDEP de que la subestación es "auxiliar de la instalación de cruce de infraestructura industrial dependiente del agua" debe reevaluarse a la luz de la decisión del Tribunal Superior ([Escrito de CLF/GR en 15](#)).

En segundo lugar, el CLF/GR argumenta que no hay pruebas suficientes en el expediente para que el MassDEP determine que la subestación propuesta es un uso dependiente del agua de acuerdo con el Reglamento de Vías Navegables ([Escrito del CLF/GR en 17](#)). CLF/GR alega que los materiales de la solicitud del Capítulo 91 de Eversource proporcionan un apoyo probatorio inadecuado sobre el que MassDEP podría encontrar que la instalación cumple con la definición de un proyecto de uso dependiente del agua, haciéndose eco de las afirmaciones hechas en la apelación del 24 de enero de 2022 de CLF/GR sobre el Proyecto de Licencia que describe el análisis del sitio alternativo como anticuado e insuficiente ([Memorial de CLF/GR en 17](#); véase [también Exh. EV-1, att. 13](#)). CLF/GR caracteriza el análisis del sitio alternativo proporcionado por Eversource como insuficiente, en parte, porque Eversource originalmente tenía la intención de

construir la subestación en la "Parcela de la calle Bremen" ([Memorial de CLF/GR en 18](#)).<sup>111</sup>

Además, el CLF/GR señala la declaración previa de su testigo, Brian Chee, quien declaró que la subestación propuesta "no requiere acceso directo a una ubicación en aguas marinas o interiores para funcionar eficazmente" y que "puede ubicarse de manera factible en muchas otras ubicaciones que no sean el 338 de East Eagle Street... incluso en una ubicación más alejada del paseo marítimo de East Boston" (Escrito del [CLF/GR en 18](#), citando el Exh. CLF-GR-BC en 4).

En tercer lugar, CLF/GR afirma que, dado que no había pruebas suficientes para respaldar la determinación del MassDEP de que la subestación es un uso dependiente del agua, no se aplica la presunción de que el proyecto sirve a un propósito público adecuado en virtud del 310 C.M.R. 9.31(2)(a) ([Escrito de CLF/GR en 18](#)). Por lo tanto, CLF/GR afirma que la Junta de Ubicación, al emitir el Proyecto de Licencia como parte del Certificado, tendría que hacer una conclusión requerida para un proyecto de uso no dependiente del agua de conformidad con 310 CMR 9.31(2) de un propósito público adecuado, como MassDEP debe hacer en relación con la emisión de cualquier licencia o permiso ubicado en tierras de marea o Great Ponds. Además, CLF/GR argumenta que la Junta de Ubicación también debe encontrar que los beneficios de la Subestación superan la carga para el público ([Memorial de CLF/GR en 18-19](#)).<sup>112</sup>

En cuarto lugar, la CLF/GR se refiere a su recurso pendiente contra el proyecto de licencia y afirma que la Junta de Administración debe realizar una revisión independiente de los recursos pendientes ante la OADR y determinar si la empresa debe recibir la aprobación del proyecto de licencia como parte de cualquier certificado en este procedimiento ([Memorial de la CLF/GR en 19](#)). El CLF/GR afirma que, si la Junta de Administración concede el equivalente a una Licencia

---

<sup>111</sup> La Compañía consideró originalmente colocar la Subestación en una parcela propiedad de la Compañía en la intersección de Prescott Street y Bremen Street en East Boston (referida por CLF/GR como la Parcela de Bremen Street). Véase [Eversource 2017 en 68-69](#). Sin embargo, la Ciudad de Boston quería utilizar la Parcela de la Calle Bremen para su nueva Biblioteca Pública de East Boston, y llevó a cabo un intercambio de terrenos de la Parcela de la Calle Bremen por terrenos en el lado oeste de la Parcela de la Ciudad. [Eversource 2017 en 68-69](#).

<sup>112</sup> El MassDEP exige que se determine que los beneficios de un proyecto son mayores que las cargas para los proyectos de uso no dependiente del agua y que los beneficios del proyecto deben "ser mayores que el detrimento de los derechos públicos sobre la tierra". "310 CMR 9.31(2).

del Capítulo 91 definitiva en este procedimiento, la decisión de la Junta relativa al Capítulo 91 se regirá por las disposiciones de G.L. c. 25, § 5 y G.L. c. 164, § 69P, en contraposición a G.L. c. 30A, § 14, como sería el caso de una licencia expedida directamente por el MassDEP de conformidad con el Capítulo 91 (Escrito del [CLF/GR en 19](#), citando [Exh. RR-CLF-1](#)). CLF/GR concluye que la Junta de Ubicación debe considerar que el estándar de revisión y los derechos de una parte la parte apelante ([Memorial de CLF/GR en 19](#)).

CLF/GR afirma que los argumentos de Eversource en relación con la licencia del Capítulo 91 son inexactos y llevarían a la Junta de Administración a cometer errores de derecho (Escrito de respuesta de CLF/GR en 9). CLF/GR argumenta además que Eversource ignora por completo el RRD emitido por el presidente de la OADR de MassDEP en el caso de Weymouth ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 9](#)). CLF/GR argumenta que hay paralelismos entre ese caso y las determinaciones previas del MassDEP para la subestación que merecen la consideración de la Junta de Ubicación al revisar el Proyecto de Licencia para la subestación ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 10](#)).

En su escrito de contestación, CLF/GR señala que el resultado de si la subestación es una instalación dependiente del agua activaría diferentes normas legales ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 12](#)). CLF/GR afirma que, debido a que las consideraciones previas de la Junta de Clasificación sobre la seguridad pública se hicieron bajo el supuesto de que la instalación actual cumplía los criterios de dependencia del agua, la Junta no evaluó plenamente otras ubicaciones alternativas para la subestación ([Escrito de réplica de CLF/GR en 14](#)). CLF/GR también señaló que el informe inicial del MassDEP no mencionó la sentencia del OADR (Escrito de respuesta de CLF/GR en 10). CLF/GR afirma que el MassDEP no hizo ninguna afirmación sobre si su anterior determinación para la subestación era coherente con el "estándar legal correcto que ahora debe aplicar" ([Escrito de respuesta de CLF/GR en 11](#)).

El CLF/GR sugiere que la Junta de Ubicación debería resolver las cuestiones presentadas en el recurso pendiente del CLF/GR sobre el Proyecto de Licencia o esperar a que se resuelva el recurso pendiente del Proyecto de Licencia del Capítulo 91 pendiente ante la OADR del MassDEP ([Escrito del CLF/GR en 7, 14-19](#)). CLF/GR afirma que el RRD con respecto a la instalación de compresores de Weymouth demuestra que las prácticas de determinación de la dependencia del agua del MassDEP se han basado en una interpretación inadecuada de la definición de

instalaciones auxiliares según la normativa del MassDEP (Escrito de CLF/GR en 7, 15-18; Escrito de réplica de CLF/GR en 10-18).

El CLF/GR argumenta además que, dado que el proyecto supera el umbral de revisión de la MEPA en relación con los humedales, las vías fluviales y las tierras de marea, según la norma 301 CMR 11.03(3), y que está situado cerca de poblaciones EJ, la revisión del proyecto debe incluir un análisis mejorado de los posibles impactos y las opciones de mitigación (Memorial del CLF/GR en 31-32).<sup>113</sup>

En su escrito complementario, CLF/GR afirma que la Orden de Devolución Interlocutoria emitida por el comisionado del MassDEP no tiene ningún impacto en la obligación de la Junta de Colocación de emprender una revisión independiente de la solicitud de Licencia de Vías Navegables para la Subestación, incluyendo la consideración de los argumentos planteados en relación con el estatus de instalación auxiliar y las cuestiones planteadas en relación con la estación de compresores de Algonquin (escrito complementario de CLF/GR en 2). CLF/GR argumenta que "[n]o hay nada en la Orden de Devolución Interlocutoria emitida por el comisionado de MassDEP el 31 de agosto de 2022, [RR-EFSB-27(3)], que cambie la forma en que la Junta debe abordar la cuestión de la Licencia de Vías Navegables del Capítulo 91 para la subestación propuesta en el presente procedimiento" (Memorial Suplementario de CLF/GR en 2). CLF/GR concluye que "[e]n estas circunstancias, la Junta debe hacer conclusiones que sean consistentes y estén de acuerdo con cada uno de los requisitos aplicables de M.G.L. c. 91 y 310 CMR 9.00, mientras que también resuelve las insuficiencias de las acciones de MassDEP hasta la fecha sobre la licencia del Capítulo 91" (Escrito Suplementario de CLF/GR en 3).

### (3) BRG

El BRG insta a la Junta de Ubicación a tomar una determinación independiente sobre si la subestación es un uso dependiente del agua, y a determinar que la revisión del proyecto de licencia debe incluir un análisis mejorado de los impactos ambientales a la luz de los principios de justicia ambiental y las preocupaciones presentadas en la Ley de la Hoja de Ruta (Escrito del BRG en 3-

---

<sup>113</sup> La justicia ambiental se trata más adelante en la sección III.F.2.

4).<sup>114</sup> En su escrito de respuesta, BRG adopta el razonamiento y las conclusiones relativas a la revisión de la licencia del Capítulo 91 realizadas por CLF/GR (Escrito [de respuesta de BRG en 15](#)). BRG afirma que la Junta de Administración no abordó exhaustivamente la licencia del Capítulo 91 en el procedimiento subyacente (Escrito de respuesta de [BRG en 15](#)).

Además, BRG sostiene que los argumentos de la empresa para que la Junta de Ubicación adopte el Proyecto de Licencia no son persuasivos ni coherentes con los requisitos de la doctrina de la confianza pública ([Escrito de respuesta de BRG en 15](#)). BRG se remite a una sentencia del Tribunal Judicial Supremo en el caso Alliance II, para afirmar que existe una "directiva legislativa expresa" en virtud del artículo 69K que autoriza a la Junta de Ubicación a asumir la responsabilidad de concesión de licencias del MassDEP en la revisión de las licencias del capítulo 91 en un procedimiento de certificación (Escrito de réplica de BRG en [15-16](#)). Sin embargo, BRG también afirma que "cuando se trata de una licencia de tierras de marea del c. 91, la Junta puede ponerse en el lugar del MassDEP mientras cumple con todas las obligaciones de confianza pública asociadas con el c. 91". El marco analítico bien establecido de la Junta, el estándar de revisión y el equilibrio de los factores bajo G. L. c. 164, § 69H deben ser estrictamente excluidos de la evaluación de la Junta de una licencia de c.91" ([Escrito de BRG en 17](#)). BRG afirma que al evaluar la Licencia de Vías Navegables solicitada dentro de un procedimiento de certificado, la Junta asume no sólo la autoridad para conceder, conceder con condiciones, o negar una licencia, sino también la obligación de proteger los intereses del fideicomiso público en las tierras de la Commonwealth (Memorial de BRG [en 19](#)).

BRG afirma que los reglamentos de la Ley de Costas Públicas requieren un análisis de alternativas y otra información que analice las medidas que pueden tomarse para evitar o minimizar los impactos adversos sobre el medio ambiente, en consonancia con 310 CMR 9.12 (2)(d) ([Memorial de BRG en 5](#)). BRG sostiene que, a la luz del contexto de la decisión del Tribunal Superior, y la aplicación de la interpretación del Tribunal de 310 CMR 9.02 o 310 CMR 9.12 (2) (d) a la propuesta subestación de East Eagle, la Junta de Ubicación debe concluir que la

---

<sup>114</sup> BRG también afirma que es necesario mejorar el análisis de todos los demás elementos del Certificado solicitados para que la Junta pueda hacer las conclusiones y determinaciones necesarias en relación con el interés y la conveniencia públicos, la compatibilidad con la protección del medio ambiente, la salud y la seguridad públicas, y la conformidad con todas las leyes estatales y locales vigentes ([Escrito de BRG en 3-4](#)).

subestación propuesta no es "necesaria" para estar ubicada en las tierras de la Commonwealth e inmediatamente adyacente a la infraestructura de Chelsea Creek que cruza los cables de transmisión (Memorial de [BRG en 18](#)). BRG también afirma que la Junta de Ubicación debería concluir que, en el contexto del Proyecto de Licencia emitido por el MassDEP, la Subestación no debería estar ubicada en el emplazamiento existente, sino en un lugar fuera de los terrenos marinos rellenos de la Commonwealth (Escrito de BRG en [17-18](#); [Escrito de Respuesta de BRG en 26](#)). Al comentar el posible impacto de la OIR, BRG mantiene su posición de que la Junta de Ubicación debe realizar una revisión independiente y la OIR no ofrece ningún impacto sustantivo en las recomendaciones de BRG (Escrito [Complementario de BRG en 1](#)).

BRG también argumenta que la Junta debe llevar a cabo una revisión suficiente de la solicitud del Capítulo 91 y garantizar de forma independiente que se cumplan todos los requisitos de un proceso de revisión de MassDEP según 310 CMR 9.11 (3) ([Escrito de respuesta de BRG en 18](#)). BRG afirma que el proceso de revisión de la Junta de Ubicación debe incluir (1) una evaluación en virtud de la 310 CMR 9.11 (3)(c)(2) sobre cómo el proyecto sirve a un propósito público adecuado, proporciona un mayor beneficio que perjuicio a los derechos públicos en las tierras de marea y es coherente con las políticas del Programa de Gestión de la Zona Costera, según corresponda, de conformidad con las disposiciones de la 310 CMR 9.31(2); (2) una descripción de cómo el proyecto se ajusta a cualquier disposición aplicable de un plan portuario municipal, de acuerdo con 310 CMR 9.34(2); (3) una respuesta a los comentarios, tal y como exige 310 CMR 9.11 (4); y (4) un análisis exhaustivo de las alternativas y otra información que analice las medidas que pueden adoptarse para evitar o minimizar los impactos adversos sobre el medio ambiente, de acuerdo con G.L. c. 30, §§ 61 a 62H ([Escrito de respuesta del BRG en 18](#)).

El BRG afirma que si no se requiere la presentación de un EIR, la Junta de Selección puede llegar a conclusiones basadas en la información presentada en la solicitud y durante el período de comentarios públicos, de conformidad con los requisitos del MassDEP en virtud de la 310 CMR 9.12 (2)(d) (Memorial de respuesta del [BRG en 18](#)). BRG también recomienda que el análisis de alternativas requerido para ser completado dentro de un límite de tiempo definido incluya una evaluación de un sitio dentro del Aeropuerto Logan ([Escrito de Respuesta de BRG en 18](#)). Por último, el BRG señala que las adaptaciones lingüísticas y los defectos de participación pública de la revisión del capítulo 91 identificados por CLF/GreenRoots en su informe en este procedimiento también descalifican el proyecto de licencia existente para su consideración y también deben ser

abordados por la Junta de Administración en su posterior revisión del capítulo 91 (Informe de respuesta del BRG en [18-19](#), citando el [informe de CLF/GR en 42-45](#)).

A la luz de las determinaciones relacionadas con la definición de instalaciones auxiliares del MassDEP presentadas en la Decisión del Tribunal Superior y en el RRD del MassDEP, BRG ha solicitado que la Junta de Colocación revise la cuestión de si la Subestación debe ser considerada como una instalación auxiliar en consonancia con la normativa del MassDEP y solicite una determinación independiente de la Junta de Colocación de la concesión de un Proyecto de Licencia a Eversource para la Subestación.

"Los residentes concluyen que, de acuerdo con el lenguaje claro de 310 CMR 9.02 o 310 CMR 9.12(2)(d) y a la luz de las decisiones tomadas hasta la fecha en la devolución de Weymouth, la decisión provisional anticipada debería determinar que, a los efectos de la concesión de licencias de vías navegables, no es necesario que la subestación de East Eagle esté situada dentro de los terrenos de la Commonwealth en la ubicación propuesta. Los residentes afirman que, al evaluar la licencia de vías navegables solicitada en el marco de un procedimiento de certificación, la Junta asume no sólo la autoridad para conceder, conceder con condiciones o denegar una licencia, sino también la obligación de proteger los intereses del fideicomiso público en las marismas de la Commonwealth".

(Escrito de BRG en [19](#)).

En su conclusión, BRG recomienda que la Junta actúe de la siguiente manera con respecto a la Licencia de Vías Navegables solicitada:

1. Emitir una Decisión Tentativa sobre la cuestión de umbral de si la subestación de East Eagle propuesta es o no un uso dependiente del agua que sirve a un propósito público adecuado como instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura, y que esta Decisión Tentativa encuentre que para los propósitos de la licencia de vías fluviales, la subestación de East Eagle no está obligada a estar ubicada en el lugar propuesto; e independientemente de que la Junta decida provisionalmente que la subestación propuesta es o no un uso dependiente del agua que sirve a un propósito público adecuado o que se le puede conceder o denegar una licencia conforme al capítulo 91, los residentes recomiendan respetuosamente que la Junta decida además:
2. Que la revisión de la Licencia de Vías Navegables por parte de la Junta bajo el § 69K en este procedimiento requiere un análisis mejorado bajo el Proyecto de Ley de la Hoja de Ruta, incluyendo el análisis de justicia ambiental.
3. Por último, con respecto a estas recomendaciones, los residentes hacen hincapié en que proponen que se emita una Decisión Provisional a más tardar el 30 de diciembre de 2022, y que se modifique, según sea necesario, por los resultados de un análisis mejorado en una Decisión Final, permitiendo que las cuestiones planteadas en la Decisión de Devolución de Weymouth se desarrollen potencialmente de manera más completa.

(Escrito del BRG en 3; 26-27; Escrito de réplica del BRG en 26).

(4) Empresa

Eversource solicita que la Junta de Ubicación adopte en el Certificado el Borrador de Licencia que el MassDEP ya ha emitido como aprobación en lugar de una Licencia Final de Vías Navegables de conformidad con el Capítulo 91 ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 16](#); [Memorial Suplementario de la Compañía en 3](#)). Eversource defiende los procesos de notificación y revisión del MassDEP asociados a la solicitud de la empresa de una licencia de vías navegables para la subestación y rechaza las objeciones planteadas por BRG y CLF/GR en cuanto a la validez de la determinación del MassDEP de que la subestación constituía un uso dependiente del agua, incluidas las preocupaciones relacionadas con las decisiones judiciales y reglamentarias asociadas a otros proyectos de servicios públicos ([Escrito de réplica de la empresa en 42-43](#)). Eversource señala que el MassDEP ha manifestado su conformidad con la emisión por parte de la Junta de Emplazamiento del Proyecto de Licencia como Licencia Final de Vías Navegables en este procedimiento ([Escrito de la Empresa en 22-23](#), [citando el Exh. EFSB-DEP-2](#)). La empresa argumenta que ninguna de las pruebas presentadas en este procedimiento pone en duda las determinaciones del MassDEP en virtud del capítulo 91 y su reglamento de aplicación en 310 CMR 9.00 ([escrito de la empresa en 68](#)).

Eversource argumenta que, contrariamente a los argumentos de CLF/GR y BRG, la Decisión del Tribunal Superior no afecta a la validez del Proyecto de Licencia en el Procedimiento de Certificación ([Memorial de Contestación de la Compañía en 17](#)). Eversource afirma que CLF/GR no ha presentado ningún argumento creíble para explicar por qué la subestación no reúne los requisitos para ser una instalación auxiliar que pueda ser autorizada como instalación dependiente del agua ([Escrito de réplica de la empresa en 26-27](#)). La empresa argumenta que CLF/GR se basa indebidamente en una decisión recomendada en otro asunto, en relación con la estación de compresores de Weymouth, donde la instalación de infraestructura y sus permisos relacionados son diferentes a los de la subestación ([Escrito de respuesta de la empresa en 28](#)).

Eversource también afirma que la Junta de Ubicación tiene plena autoridad legal para emitir el Proyecto de Licencia como parte de un Certificado en este procedimiento, señalando que la Legislatura "ha conferido expresamente autoridad a la Junta de Ubicación para actuar en lugar del MassDEP al decidir si aprueba el equivalente de una Licencia de Vías Navegables del Capítulo

91 en un procedimiento de [c]ertificado" ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 25](#), citando [Alliance II](#) en 679, que establece que "la Sección 69K opera como una superposición de c. 91"). Eversource también argumenta que el MassDEP realizó los hallazgos necesarios para emitir el Proyecto de Licencia, incluyendo una determinación de dependencia del agua en la que la Junta de Ubicación puede basarse ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 25](#)). La empresa afirma que las conclusiones del MassDEP de que la subestación está "operativamente relacionada" con el cruce de Chelsea Creek y "requiere" una ubicación adyacente a él están en perfecta consonancia con las determinaciones anteriores de la Junta de Ubicación de que la subestación es necesaria y de que está situada en una ubicación que satisface las normas legales de la Junta de Ubicación para garantizar un suministro de energía fiable, con un impacto mínimo en el medio ambiente, y al menor coste posible ([Escrito de respuesta de la empresa en 25-26](#)).

Eversource afirma que el proyecto no requiere una revisión de la MEPA, y que se clasifica adecuadamente como una instalación dependiente del agua ([Escrito de respuesta de la empresa en 26-27](#)). Además, la empresa afirma que no se requiere un análisis de alternativas como parte de una evaluación como WDU y que, como WDU, se presume que la subestación cumple con un propósito público adecuado por parte del MassDEP de acuerdo con 310 CMR 9.12(2) ([Escrito de respuesta de la empresa en 26-27](#)). Eversource argumenta que la subestación es parte integral de la operación del sistema de transmisión y distribución aprobado por la Junta de Ubicación en [Eversource 2017](#) ([Memorial de la Compañía en 64-68](#), citando [Exhs. EV-1, en 2; CLF-GR-P-7](#)). "Sencillamente, los cables de transmisión que son objeto de la licencia del Capítulo 91 como instalación de cruce de infraestructura no pueden cumplir su propósito previsto de llevar nueva capacidad de transmisión a East Boston sin una conexión a la Subestación propuesta" ([Exhs. EV-1, en 2; EFSB-N-5; Company Brief en 65](#)). Eversource señala que la terminación del cruce de Chelsea Creek está directamente debajo de la subestación y que la subestación integrará las líneas situadas en el banco de conductos de Chelsea Creek en el sistema de transmisión y distribución existente de la empresa ([Company Brief en 65](#), citando [Exhs. EV-1, en 2; CLF-GR-P-7; Tr. 2, en 202-203](#)).

Eversource argumenta que la subestación es esencial para la función del cruce de Chelsea Creek a la hora de llevar una capacidad de transmisión fiable a East Boston, y que sin la subestación, las dos líneas de transmisión aprobadas por la Junta de Colocación que se construyeron como parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea no pueden

funcionar como se pretendía (Escrito de la empresa en 64, citando Exhs. EV-1, en 2; CLF-GRP-7). La empresa señala que el cruce de Chelsea Creek ha sido autorizado previamente por el MassDEP como instalación de cruce de infraestructuras dependientes del agua (escrito de la empresa en 65, citando el documento CLF-GR-P-7). La empresa añade que el cruce de Chelsea Creek llevará las dos líneas de transmisión que actualmente funcionan como una sola línea que conecta las subestaciones de Mystic y Chelsea en el lado de Chelsea Creek. (Escrito de la empresa en 65). El final del cruce de Chelsea Creek se encuentra directamente debajo del emplazamiento de la subestación, y la subestación integrará las nuevas líneas, que pasarán por el banco de conductos del cruce de Chelsea Creek, en el sistema de distribución de East Boston de la empresa (Escrito de respuesta de la empresa, en 21). Sin la subestación, la nueva capacidad de transmisión necesaria para dar servicio a East Boston, aprobada y construida por la orden de la Junta de Asignación en Eversource 2017, no puede funcionar como se pretende (Memorial de respuesta de la empresa en 20-21, citando Exhs. EV- 1, en 2; CLF-GR-P-7; Tr. 2, en 202-203).

Eversource sostiene que la confianza continua de BRG y CLF/GR en las decisiones relacionadas con la estación de compresores de Weymouth para argumentar una reevaluación de la determinación del MassDEP de que la subestación está debidamente clasificada como una instalación auxiliar para un uso dependiente del agua está fuera de lugar (Escrito de la empresa en 4-5). La empresa afirma que la serie de decisiones contenidas en el documento RR-EFSB-27 ilustran claramente que la determinación de la clasificación adecuada de una instalación depende en gran medida de los hechos (escrito complementario de la empresa en 5). Eversource argumenta que la subestación eléctrica es fundamental para el correcto funcionamiento de las líneas de transmisión de Chelsea Creek Crossing (Company Supplemental Brief en 5). Por el contrario, Eversource señala que el funcionamiento de la estación de compresión de Algonquin no es necesario para el suministro continuado de HubLine Gas a los clientes (Company Supplemental Brief at 5). La empresa concluye que la subestación es necesaria para el funcionamiento de las líneas de transmisión para dar servicio a los clientes eléctricos, lo que distingue claramente la clasificación adecuada de la subestación como instalación auxiliar (Company Supplemental Brief en 5).

Eversource también señala que la empresa ha demostrado que no hay ubicaciones alternativas disponibles para la subestación y que el emplazamiento actual es claramente necesario que sea adyacente al cruce de Chelsea Creek para el correcto funcionamiento de las líneas de

transmisión para abastecer a los clientes de Chelsea y East Boston ([Company Supplemental Brief en 6-7](#)).

e) Análisis y resultados

La solicitud de Eversource incluye una petición para que la Junta de Ubicación emita una aprobación final en lugar de una licencia del Capítulo 91 para la subestación como parte del Certificado compuesto en este procedimiento. El MassDEP y Eversource instan a la Junta de Ubicación a incluir el Proyecto de Licencia como parte de un Certificado en este procedimiento. En sus escritos, tanto BRG como CLF/GR se oponen a la solicitud de la empresa de que la Junta de Ubicación emita una aprobación final en lugar de una licencia conforme al Capítulo 91, basándose en la información proporcionada en el expediente existente. Comenzamos nuestro análisis revisando el papel del MassDEP en la concesión de licencias de vías fluviales y el papel único de la Junta de Ubicación en la revisión de las solicitudes de certificados para los permisos estatales y locales para las instalaciones de energía.

(1) Funciones y obligaciones de la Junta de Selección y del MassDEP

El papel de la Junta de Clasificación en la revisión de las instalaciones energéticas propuestas es fundamental para garantizar un suministro de energía fiable para los residentes de la Commonwealth. El Tribunal Supremo de Justicia ha subrayado que el mandato de la Junta de Clasificación es proporcionar un suministro energético fiable con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible. Town of Sudbury v. Energy Facilities Siting Bd., 487 Mass. 737, 748-749 (2021); Alliance to Protect Nantucket Sound, Inc. v. Energy Facilities Siting Bd., 448 Mass. 45, 46-47 (2006) ("Alliance I"); Alliance II en 663, 679; véase también G.L. c. 164, § 69H. El Tribunal también ha reconocido la importancia de la función de la Junta de Clasificación para conceder certificados en lugar de aprobaciones y permisos estatales y locales, a pesar de los obstáculos a la construcción y operación de esos proyectos que se enfrentan en los foros de permisos locales y estatales. El Tribunal consideró que "la intención y el propósito del estatuto [de la junta de emplazamiento]... es, en parte, garantizar que las juntas locales no utilicen su poder sobre las licencias y los permisos para frustrar las necesidades de la comunidad en general de un

suministro de energía fiable, asequible y respetuoso con el medio ambiente". [Agawam](#), 437 Mass. en 821.

En el pasado, la Junta de Administración ha emitido proyectos de licencias con arreglo al capítulo 91 en procedimientos de certificación. En el caso de [Cape Wind Associates](#), EFSB 07-8, la Junta de Asignación de Recursos emitió una serie de permisos estatales, regionales y locales para una instalación energética, incluida una licencia del capítulo 91. Al tomar la decisión de conceder la licencia del capítulo 91, la Junta de Administración señaló que el MassDEP había declarado expresamente que no tenía ninguna objeción a que se incluyera la determinación escrita como licencia del capítulo 91 para el proyecto en un certificado que emitiera la Junta en ese procedimiento, siempre que se incluyeran todas las condiciones contenidas en la determinación escrita. [Cape Wind en 35](#). Al tomar esta decisión, el Consejo de Administración señaló que la concesión de la licencia del capítulo 91 "eliminaría un retraso potencialmente sustancial en la construcción y el funcionamiento de un proyecto que el Consejo de Administración ha aprobado en dos ocasiones y, en este procedimiento, ha considerado necesario y de interés público". [Id. El Consejo de Administración](#) señala que se enfrenta a una serie de hechos similares en este procedimiento. Del mismo modo, en el caso de [Footprint Power](#), aunque el MassDEP consideró la posibilidad de acelerar un recurso pendiente para obtener un permiso necesario, la Junta de Clasificación consideró que "el potencial de retraso del proyecto atribuible a permitir que el proceso de apelación administrativa siga adelante puede ser significativo y podría impedir la construcción del proyecto a tiempo". [Footprint Power en 22](#). La Junta de Calificación señaló su preocupación por la fecha propuesta de entrada en servicio a corto plazo de la capacidad de generación de la Huella e incluyó el permiso en el Certificado. [Footprint Power en 23](#).

Al revisar la determinación de la licencia de vías navegables hecha por el MassDEP para la subestación, reconocemos el importante papel del MassDEP en la protección de las tierras de marea y la preservación del interés público en mantener el acceso a las vías navegables. El Tribunal Judicial Supremo ha reconocido la importancia histórica de preservar el acceso público a las vías navegables. "Durante siglos, la Commonwealth ha reconocido la importancia de regular sus terrenos de marea en virtud de la doctrina del fideicomiso público, "un concepto antiguo con raíces ancestrales... expresado como la obligación del gobierno de proteger el interés del público en... las vías fluviales de la Commonwealth". [Armstrong en 248](#). Además, el Tribunal Judicial Supremo señaló al MassDEP como árbitro último de la preservación del interés público en las vías

navegables de la Commonwealth: "En el [Capítulo] 91 (Ley de Vías Navegables), el Poder Legislativo ha delegado en un organismo -el Departamento de Protección Ambiental (departamento)- la responsabilidad de tomar decisiones sobre la concesión de licencias tanto para los usos dependientes del agua como para los que no lo son". Armstrong en 244.

El papel del MassDEP en la concesión de licencias para las vías navegables, así como el papel de la Junta de Colocación en la revisión de las licencias del Capítulo 91 para las instalaciones energéticas como parte de la revisión de un certificado, ha sido reconocido por el Tribunal Judicial Supremo en decisiones relacionadas con otras instalaciones energéticas. En relación con el proyecto Cape Wind, el Tribunal consideró que "el poder legislativo ha designado al [MassDEP] como organismo encargado de proteger los derechos de fideicomiso público en las tierras de marea a través del programa de concesión de licencias [del capítulo] 91"). Alliance II en 678. El Tribunal Judicial Supremo determinó explícitamente que el Estatuto de Certificados de la Junta de Ubicación proporcionaba una directiva clara a la Junta de Ubicación para emitir el equivalente de una licencia del Capítulo 91 en lugar del MassDEP en tales casos. Alliance II en 678 (donde se sostiene que la "directiva legislativa expresa" autorizaba a la Junta de Ubicación a asumir la responsabilidad del departamento en materia de licencias). El Tribunal Judicial Supremo declaró que la Junta de Emplazamiento tiene plena autoridad para emitir una licencia conforme al Capítulo 91 en el contexto de un procedimiento de certificación. "En resumen, encontramos en el artículo 69K una delegación legislativa suficientemente articulada de autoridad a la junta de emplazamiento para que actúe en lugar del DEP, y para que administre los derechos de fideicomiso público dentro de la jurisdicción del DEP en el contexto limitado de decidir si aprueba el equivalente de una licencia de tierras de marea [del capítulo] 91". Alianza II en 678 ("una evaluación de la relación del artículo 69K con la doctrina del fideicomiso público debe tener en cuenta el hecho de que en un caso como éste, el artículo 69K funciona como una superposición del [capítulo] 91").<sup>115</sup>

---

<sup>115</sup> CLF/GR argumentan que la concesión de un Certificado que incluya una licencia del Capítulo 91 obviaría sus derechos de apelación en virtud del Capítulo 91 (Escrito de [CLF/GR en 14](#)). Además, CLF/GR argumentan que la norma de revisión y los derechos de una parte que apela son diferentes para una licencia del Capítulo 91 emitida por la Junta de Administración (Memorial de [CLF/GR en 19](#)). El poder legislativo ha dispuesto que, si se determina en un procedimiento de certificación ante la Junta de Ubicación, los derechos de

Tanto CLF/GR como BRG afirman que la Junta de Asignación de Recursos debería realizar una revisión independiente de la subestación, aplicar la normativa del MassDEP relativa a las instalaciones auxiliares y a los usos dependientes del agua, y determinar que podría haber lugares alternativos para interconectar las líneas de transmisión que utilizan el Chelsea Crossing con las líneas de distribución que dan servicio a East Boston. Aunque el Siting Board señala que no es necesario ni aconsejable realizar una revisión de novo de las conclusiones del MassDEP, el Board está de acuerdo en que debería realizar una evaluación independiente sobre si la construcción y el funcionamiento de la subestación no se ajustan a la normativa del MassDEP y de qué manera, teniendo en cuenta la experiencia y el testimonio del MassDEP sobre este tema. Sin embargo, si esta evaluación concluyera que la subestación no se ajusta a la normativa, no sería el fin de la investigación. Siempre que la construcción y el funcionamiento de una instalación energética propuesta sean coherentes con los demás requisitos aplicables de la doctrina de la confianza pública, la conformidad estricta con la normativa del MassDEP no es un requisito previo para expedir un certificado. Véase Alliance II, 457 Mass. en 679 n.28.

En el procedimiento de certificación de Cape Wind, la Junta de Administración emitió un proyecto de licencia conforme al capítulo 91 como licencia definitiva, sin llevar a cabo una revisión de novo de las determinaciones del MassDEP sobre el proyecto de licencia.<sup>116</sup> En Alliance II, el Tribunal señaló que el MassDEP ya había emitido un proyecto de licencia para el proyecto Cape Wind. Además, el Tribunal, al señalar el papel del MassDEP en la protección de los intereses públicos en las tierras de marea, declaró que, dado que el Estatuto del Certificado delega en la Junta de Ubicación el poder y las obligaciones de ponerse en el lugar del MassDEP en lo que respecta a la licencia del Capítulo 91, si el MassDEP no hubiera hecho las conclusiones que la Junta de Ubicación adoptó, la Junta de Ubicación habría tenido que emprender el mismo

---

apelación del Capítulo 91 deben expresarse a través del procedimiento de apelación para las decisiones de la Junta de Ubicación. G.L. c. 164, § 69P.

<sup>116</sup> El CLF/GR también argumenta que, mientras que las decisiones anteriores de la Junta de Ubicación estaban expresamente supeditadas a la resolución por parte del MassDEP de las cuestiones del Capítulo 91, aquí sólo se ha emitido un proyecto de licencia ([Escrito del CLF/GR en 5](#)). Sin embargo, el Tribunal en el caso Alliance II aceptó la emisión de un proyecto de licencia por parte de la Junta de Clasificación en el procedimiento de certificación de Cape Wind. Alliance II en 676-682.

proceso de revisión que hizo el MassDEP al evaluar la licencia del Capítulo 91. Alliance II en 678-679. En ese caso, al igual que en este, la Junta de Ubicación incorporará las conclusiones del MassDEP en el Proyecto de Licencia al Certificado emitido en este expediente.

Además, CLF/GR y BRG argumentan que la Junta de Clasificación debe seguir los mismos pasos de procedimiento que las agencias que normalmente emitirían los 14 permisos en cuestión. Una vez más, el Estatuto del Certificado no exige que la Junta emprenda el proceso de concesión de permisos de cada agencia. Por el contrario, el Estatuto de los Certificados contempla un proceso acelerado para las instalaciones energéticas necesarias que han sido revisadas y aprobadas por la Junta de Clasificación. Véase G.L. c 164, § 69O) (la Junta de Clasificación debe emitir una decisión sobre el certificado "lo más rápidamente posible, pero en ningún caso más tarde de seis meses a partir de la fecha de presentación de la petición"). En lugar de adoptar los *procedimientos de* una agencia de permisos, la Junta de Asignación de Espacios debe considerar el *contenido* de las "leyes, ordenanzas, reglamentos y normas estatales y locales existentes" y su relación con la "construcción y el funcionamiento" de la instalación propuesta, en consonancia con la aplicación de las políticas energéticas para proporcionar el suministro de energía necesario para la mancomunidad con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible. G.L. c. 164, § 69O.

De hecho, en este procedimiento, el MassDEP ha indicado que emitió correctamente el Proyecto de Licencia a Eversource para la Subestación como instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructuras y, por tanto, una instalación dependiente del agua de conformidad con el Capítulo 91 y 310 CMR 9.00 et seq. ([Memorial del MassDEP en 5](#)). Además, el MassDEP ha optado por suspender sus procedimientos relacionados con el recurso de la CLF/GR, en previsión de una decisión de la Junta de Colocación sobre el Certificado.

El MassDEP tiene claramente la responsabilidad y la experiencia para evaluar las solicitudes de licencias de vías navegables, incluida la solicitud de la empresa de una licencia de este tipo para la subestación propuesta en East Boston. El Consejo de Administración concede una deferencia sustancial al MassDEP en lo que respecta a sus decisiones de concesión de licencias y se basa en su experiencia a la hora de interpretar la aplicación de sus reglamentos a las instalaciones energéticas propuestas.

Está claro que el MassDEP ejerció su experiencia reguladora al revisar la solicitud de la empresa de una licencia conforme al capítulo 91 para la subestación y siguió sus requisitos

reguladores en la tramitación de esta última solicitud de vías navegables. En este procedimiento, el MassDEP testificó que revisó los comentarios y cierta información técnica para tomar su decisión sobre el proyecto de licencia. "El Departamento consideró los materiales de la solicitud, los comentarios públicos presentados y las respuestas a los comentarios como parte de su revisión. La carta de revisión de la integridad administrativa del Departamento solicitó específicamente información a Eversource que justificara cómo el proyecto es una instalación auxiliar que está relacionada operativamente con la instalación de cruce de infraestructuras y requiere una ubicación adyacente. Sobre la base de esa información, además de la revisión del resto de la solicitud y los comentarios, el Departamento determinó que el proyecto cumple la definición de instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructuras dependiente del agua" ([Exh. MassDEP-CH-1, en 5](#); [Tr. 5 en 778-791](#); [MassDEP Brief en 4](#)).<sup>117,118</sup> Teniendo en cuenta la experiencia técnica del MassDEP en la evaluación del expediente que tiene ante sí en relación con la solicitud más reciente para la subestación y la adhesión del MassDEP a los requisitos reglamentarios al tomar su determinación, y en vista del testimonio del testigo del MassDEP, la Junta está de acuerdo con esta evaluación.

La subestación propuesta es parte integrante del buen funcionamiento de las líneas de transmisión y distribución ya aprobadas por la Junta de Asignación de Recursos para proporcionar capacidad de transmisión y, lo que es más importante, un servicio eléctrico fiable a los residentes de East Boston. En última instancia, el Siting Board examina la necesidad de un certificado con

---

<sup>117</sup> Eversource proporcionó una copia de la respuesta de la empresa del 29 de diciembre de 2020 a la carta de integridad administrativa del MassDEP del 2 de julio de 2020, en [RR-BRG-1\(1\)](#). La respuesta discutía cuestiones de notificación y contactos entre la BPDA y Eversource en relación con la solicitud de licencia del capítulo 91 del MassDEP, pero no incluía copias de los planes del proyecto que debían proporcionarse como parte de la revisión técnica del MassDEP. La información adicional relativa a la operación técnica y a los emplazamientos alternativos revisados se proporcionó en el [Proyecto de Cambio Exh. EFSB-P-2\(S1\)](#) y se incorporó al expediente en este docket.

<sup>118</sup> La designación por parte de MassDEP de la subestación como instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura dependiente del agua se identifica en las notificaciones de MassDEP para la Licencia de Vías Navegables ([véase, por ejemplo, Eversource 2021 Exh. EFSB P-2\(S1\)\(1\)](#)), y su Proyecto de Licencia ([véase Exh. EV-1, att. 11](#)).

arreglo a su marco estatutario, en consonancia con nuestra obligación de garantizar una energía fiable con un impacto medioambiental mínimo y al menor coste.

Por lo tanto, la Junta de Ubicación determina por la presente que el Certificado en este procedimiento incluirá el equivalente a una Licencia final del Capítulo 91, que será el Proyecto de Licencia emitido por el MassDEP el 3 de enero de 2022. Esta aprobación se incorpora en el Anexo A.

(2) Aplicabilidad de las sentencias de la subestación de Weymouth

CLF/GR y BRG argumentan que la Junta de Asignación no debe emitir una decisión sobre el certificado hasta que concluya la revisión del MassDEP de la solicitud de licencia de la estación de compresores de Weymouth tras la devolución del Tribunal Superior, o debe aplicar el RRD a la subestación en este procedimiento de certificación. Sin embargo, la función del componente de la estación de compresión del Algonquin HubLine no es la misma que el funcionamiento del sistema de transmisión eléctrica necesario para dar servicio a los clientes de electricidad de East Boston.

El Consejo de Administración considera que la decisión del Tribunal Superior y el RRD y la IRO del MassDEP no determinan el resultado de este procedimiento de certificación. El litigio relativo a la estación de compresión de Weymouth se refiere a un procedimiento diferente relativo a una instalación diferente. Además, el RRD y la IRO no son la última palabra en cuanto a la norma del MassDEP para una instalación auxiliar, ya que hay más proceso por delante. La Junta de Selección señala que el MassDEP apoya su anterior determinación de que la subestación es una instalación auxiliar del Chelsea Creek Crossing y no ha cambiado esa determinación tras la decisión del Tribunal Superior o la RRD. Además, el OADR ha suspendido sus procedimientos relacionados con el recurso de la CLF/GR a la espera de la resolución del procedimiento de certificación. En caso de que el MassDEP reconsidere su decisión con respecto a la subestación, la Junta de Selección tendrá en cuenta ese procedimiento ulterior del MassDEP. En este momento, el RRD y la IRO del MassDEP no son determinantes en este asunto, aunque el RRD puede tenerse en cuenta por su valor persuasivo.

CLF/GR argumentan que el MassDEP no puede basar su conclusión de que la subestación requiere una ubicación adyacente bajo el estándar rechazado por la decisión del Tribunal Superior (Memorial de respuesta de CLF/GR en 8-11). El Siting Board está de acuerdo en que la Decisión

del Tribunal Superior rechazó una lectura de "requerido" como "adecuado o apropiado" aplicada en la revisión del MassDEP de la licencia del Capítulo 91 de Algonquin Gas. Decisión del Tribunal Superior en 6-7. En su respuesta a la carta de integridad administrativa de MassDEP, Eversource abordó cómo se requería la subestación en virtud de la norma que estaba en vigor en el momento de su respuesta (Eversource 2021 [Exh. EFSB-P-2\(S1\)](#), [Memorial de MassDEP en 4](#), [citando Tr. 5, en 772-773, 778, 780-781; RR-EFSB-16](#)). En esa carta, Eversource evaluó si la subestación en el nuevo emplazamiento era adecuada o apropiada. Sin embargo, Eversource proporcionó información adicional sobre las razones por las que la subestación no puede ser razonablemente ubicada u operada lejos de las aguas de las mareas: que el propósito del cruce de Chelsea Creek es integrar las líneas eléctricas en ambos lados del arroyo; que las ubicaciones alternativas implicarían impactos y costos adicionales para los clientes; que la ubicación de la subestación en el DPA de Chelsea Creek era un uso permisible y adecuado; que la subestación es un componente necesario del proyecto; y que el proyecto en el nuevo sitio cumple con los requisitos de la Junta de Ubicación y el mandato legal. Eversource afirma que "ninguna otra parcela disponible posee las características esenciales" del nuevo emplazamiento. El MassDEP declaró que basó su determinación de que la subestación es una instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura dependiente del agua en la información de Eversource, además de la revisión del resto de la solicitud y los comentarios. No hay ninguna indicación de que el MassDEP haya limitado su consideración de si la subestación requería una ubicación adyacente únicamente a una parte del análisis de la empresa, o que haya basado su determinación de "requerida" como "adecuada o apropiada".

La Junta de Selección reconoce que la emisión de una Licencia del Capítulo 91 definitiva para la estación de compresores de Weymouth no tendrá lugar, como mínimo, hasta que se haya resuelto el recurso administrativo pendiente. Por lo tanto, se desconoce cualquier cambio potencial en la política del MassDEP con respecto a la determinación del estatus de la estación de compresión como instalación auxiliar. Los retrasos en la espera de esa determinación final y cualquier posible recurso judicial posterior, podrían dar lugar a un retraso injustificado en este procedimiento. También observamos que en la decisión final de Cape Wind, el Consejo de Administración consideró apropiado evitar más retrasos en la concesión de permisos incluyendo en un certificado los permisos locales, que de otro modo serían inalcanzables, en lugar de exigir al solicitante que emprendiera todo un proceso de concesión de permisos de novo. [Cape Wind en 30-](#)

37; véase también [Footprint Power en 18-19](#). En ese caso, el Consejo de Administración señaló que había varios factores importantes en su decisión, entre ellos: (1) el Consejo de Administración había revisado exhaustivamente el proyecto y lo había aprobado durante siete años; (2) otros organismos estatales con gran autoridad para la concesión de permisos sobre el proyecto lo habían revisado y aprobado; (3) las entidades locales competentes para la concesión de permisos habían tenido la oportunidad de participar activamente en el proceso de certificación, incluida la oportunidad de proporcionar al Consejo de Administración las condiciones sugeridas para el proyecto propuesto; y (4) el expediente contenía ejemplos de los tipos de permisos en cuestión, emitidos por los mismos organismos para un proyecto muy similar. [Cape Wind en 30-37](#). En vista del mandato del legislador de actuar "con rapidez" y de la necesidad inmediata de la construcción y el funcionamiento de la subestación para proporcionar un servicio eléctrico fiable a East Boston, el Consejo de Administración se niega a esperar para emitir esta decisión sobre el certificado.

### (3) Análisis técnico del uso del agua

CLF/GR y BRG presentan argumentos relativos a la definición de instalación de cruce de infraestructuras (que la normativa del MassDEP define como un uso dependiente del agua), ya que "[c]ualquier estructura que esté relacionada operativamente con dicha instalación de cruce y requiera una ubicación adyacente se considerará una instalación auxiliar de la misma", 301 CMR 9.02, y si la subestación se ajusta a esta definición.

La clasificación de la subestación como uso dependiente del agua tiene importantes implicaciones para los requisitos de autorización de la subestación. Una designación de WDU puede dar lugar a la exención de los umbrales de revisión de la MEPA para una instalación ubicada en terrenos de marea. Si se determinara que la subestación es un uso no dependiente del agua, Eversource tendría que presentar un formulario de notificación ambiental y potencialmente un EIR a la MEPA<sup>119</sup> antes de que el MassDEP pudiera emitir una licencia conforme al capítulo 91. 301 CMR 11.03 (a)(5) y/o (b)(5). A su vez, la solicitud del proponente del proyecto a la MEPA podría estar sujeta a las nuevas normativas y protocolos EJ ahora en vigor, incluidos los requisitos de

---

<sup>119</sup> La normativa de la MEPA exige que un proyecto propuesto presente una ENF si el proyecto propuesto implica un uso nuevo, ampliado o existente no dependiente del agua de vías navegables o tierras de marea, siempre que se requiera una licencia del capítulo 91. Véase 301 CMR 11.03(3)(a)5 y (3)(b)5.

participación y análisis públicos mejorados, y una evaluación de la "carga ambiental injusta o no equitativa" existente en la comunidad EJ.<sup>120</sup> Sin embargo, el proyecto de la subestación está exento de la revisión de la MEPA porque no se activan los umbrales de revisión de la MEPA (Tr. 6, en 1134). Véase 301 CMR 11.03(3)(a)5 y 11.03(3)(b)5.

El proyecto de licencia establece que "la licencia se concede para instalar y mantener una subestación eléctrica auxiliar de la instalación de cruce de infraestructura industrial dependiente del agua existente (Chelsea Creek Crossing) situada en el emplazamiento del proyecto" (Exh. EV-1, att. 11, at 9).<sup>121</sup> El proyecto de licencia deja claro que el MassDEP consideró que la subestación es auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura industrial existente que es un uso dependiente del agua.

El MassDEP proporcionó orientación sobre la aplicación de sus reglamentos para determinar que la solicitud de la empresa de una licencia de paso de agua debía ser revisada como un uso dependiente del agua. De acuerdo con 310 CMR 9.02, una instalación de cruce de infraestructura incluye "instalaciones auxiliares" y significa

toda instalación de infraestructura que sea un puente, un túnel, una tubería, un acueducto, un conducto, un cable o un hilo, incluidos los muelles, los mamparos, las alcantarillas u otras estructuras verticales de apoyo asociadas, que esté situada por encima o por debajo del agua y que conecte instalaciones de infraestructura existentes o nuevas situadas en las orillas opuestas de la vía navegable. Cualquier estructura que esté relacionada operativamente con dicha instalación de cruce y *requiera* una ubicación adyacente se considerará una instalación auxiliar de la misma. Dichas instalaciones auxiliares generalmente incluyen, pero no se limitan a, *subestaciones de transmisión de energía*, estaciones de medidores de gas, instalaciones de cabecera y bombeo de aguas residuales, cabinas de peaje, edificios de ventilación de túneles, estructuras de drenaje y aproximaciones, rampas e intercambios que conectan los puentes o túneles a las carreteras o ferrocarriles adyacentes. 310 CMR 9.02.

310 CMR 9.02 (énfasis añadido).

---

<sup>120</sup> Véase el debate sobre los protocolos de la MEPA en la sección de justicia ambiental, apartado III.F.2.b.

<sup>121</sup> En particular, la definición de "auxiliar" que ofrece la normativa incluye expresamente las "subestaciones de transmisión de energía" como ejemplo principal de instalaciones que están funcionalmente conectadas a la explotación de la instalación de cruce de infraestructuras. 310 CMR 9.02.

De conformidad con la norma 310 CMR 9.12(2), el MassDEP determina que un uso depende del agua al constatar que dicho uso requiere un acceso directo a las aguas mareales o interiores o su ubicación en ellas, y por lo tanto no puede ubicarse lejos de dichas aguas ([Exh. MassDEP-CH-1, en 3-4](#)). El MassDEP explicó las disposiciones reglamentarias que aplicó para tomar su determinación: "[p]ara tomar esta determinación, [el MassDEP] actuará de acuerdo con las siguientes disposiciones: 310 CMR 9.12(2)(b) especifica que el [MassDEP] considerará que los siguientes usos son industriales dependientes del agua: 16. otros usos industriales o instalaciones de infraestructura que no puedan ubicarse razonablemente en un emplazamiento interior, según se determine de acuerdo con 310 CMR 9.12(2)(c) o (d); (d) En el caso de una instalación de cruce de infraestructura, o cualquier instalación auxiliar de la misma... Si no se presenta un EIR, el Departamento puede llegar a esa conclusión basándose en la información presentada en la solicitud y durante el periodo de comentarios públicos al respecto" ([Exh. MassDEP-CH-1, en 3](#)). El MassDEP señaló también que el emplazamiento se encuentra en el DPA de Chelsea Creek, lo cual es significativo porque los usos industriales dependientes del agua y las instalaciones auxiliares están expresamente permitidos en los DPA. 301 CMR 25.01(2); 310 CMR 9.12(b)7.; [Exh. MassDEP-CH-1; Tr. 2, en 218-219, 282](#). Por lo tanto, MassDEP concluyó que la ubicación de la subestación en el DPA de Chelsea Creek es un uso permitido y adecuado. 301 CMR 25.01(2); 310 CMR 9.12(b)7; [Exh. MassDEP-CH-1; Tr. 2, en 218-219, 282](#).

CLF/GR impugna la determinación de que la subestación está debidamente clasificada como uso dependiente del agua, señalando su recurso aún pendiente ante la Oficina de OADR del MassDEP ([Escrito de CLF/GR en 7](#)). CLF/GR argumenta que el proyecto de licencia se emitió indebidamente porque el MassDEP no determinó: que la estructura auxiliar del solicitante es un uso dependiente del agua, que los beneficios públicos del proyecto superan sus perjuicios públicos, o que la licencia promueve los principios de justicia ambiental de la Commonwealth ([Exh. EV-1, att. 13, at 1](#)). CLF/GR sostiene que antes de que la Junta pueda emitir el Certificado solicitado en este procedimiento, la Junta de Administración debe abordar las reclamaciones ya afirmadas en la apelación de CLF/GR ante el MassDEP ([Escrito complementario de CLF/GR en 3](#)).

CLF/GR argumentan que la subestación no cumple la norma de instalación auxiliar porque no se requiere que la subestación funcione en un lugar adyacente ([Escrito de CLF/GR en 16-17](#)). CLF/GR se remite al testimonio ofrecido por su testigo, el Sr. Chee, según el cual, en su opinión, la subestación puede ubicarse razonablemente en muchos lugares más alejados del paseo marítimo

de East Boston (Escrito de CLF/GR [en 18](#), citando el documento [CLF-GR-BC](#), [en 4](#)). Destacando anteriores ubicaciones de subestaciones propuestas por Eversource, CLF/GR argumenta que "la ubicación propuesta por Eversource para una subestación en East Boston no es accesoria a la infraestructura de Chelsea Cross, ya que podría construirse en otra ubicación para lograr su objetivo de dar servicio a los residentes de East Boston, como otra parcela sin salida al mar" (Escrito de [CLF/GR](#) [en 17](#)).

Durante el período de comentarios sobre la solicitud conforme al capítulo 91, el MassDEP recibió comentarios que cuestionaban la determinación del MassDEP de que la subestación era un uso dependiente del agua, basándose en parte en el análisis del emplazamiento alternativo presentado por Eversource en relación con la ubicación de la subestación (véase [Eversource 2021 Exh. EFSB-P-2\(S1\)\(1\)](#)). El MassDEP solicitó información complementaria a Eversource, afirmando que "la carta de revisión de la integridad administrativa del Departamento solicitaba específicamente información a Eversource que justificara cómo el proyecto es una instalación auxiliar que está relacionada operativamente con la instalación de cruce de infraestructuras y requiere una ubicación adyacente. Sobre la base de esa información, además de la revisión del resto de la solicitud y los comentarios, el Departamento determinó que el proyecto cumple la definición de instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructuras dependiente del agua" ([Exh. MassDEP-CH-1](#), [en 3](#)).

En esa respuesta, Eversource explicó cómo cumple la definición de instalación auxiliar. Eversource afirma que una instalación de cruce de infraestructura es "cualquier instalación de infraestructura que sea un puente, túnel, tubería, acueducto, conducto, cable o alambre ... que esté situada sobre o bajo el agua y que conecte instalaciones de infraestructura existentes o nuevas situadas en las orillas opuestas del cauce". 310 CMR 9.02 (énfasis añadido). Una instalación de infraestructura es aquella que "produce, suministra o de otro modo proporciona servicios de electricidad, gas, agua, alcantarillado, transporte o telecomunicaciones al público." 310 CMR 9.02. El actual cruce de Chelsea Creek es una instalación de infraestructura que también es una instalación de cruce de infraestructura. Se trata de un sistema de conductos que fue diseñado específicamente para aceptar cables de distribución y transmisión de alta capacidad para cruzar por debajo del arroyo Chelsea. El Cruce del Arroyo Chelsea fue previamente autorizado por el MassDEP como un Proyecto de Uso Dependiente del Agua basado en su clasificación como instalación de cruce de infraestructura (Licencia de Vías Navegables Número 12943). El proyecto

de la empresa incluye la construcción de la subestación de East Eagle Street y de dos nuevas líneas de transmisión de 115 kV, una entre la actual estación de la empresa en Mystic, en Everett, y la subestación de East Eagle Street propuesta, y una línea desde la subestación de East Eagle Street propuesta hasta la subestación de Chelsea. El Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea fue aprobado por la Junta de Asignación en 2017 y propone el uso del cruce de Chelsea Creek para la interconexión de las líneas en la subestación de East Eagle Street. [Eversource 2017 en 3](#). Una instalación auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura se define como "[c]ualquier estructura que esté relacionada operativamente con dicha instalación de cruce y requiera una ubicación adyacente se considerará una instalación auxiliar de la misma." 310 CMR 9.02 (énfasis añadido). La frase "operativamente relacionada" no se define en el Reglamento de Vías Navegables, pero, en el sentido de la 310 CMR 9.02, la frase se ha interpretado en el sentido de que "la instalación propuesta debe estar funcionalmente conectada a, o trabajar junto con, la operación de la instalación de cruce de infraestructura." Matter of Algonquin Gas Transmission LLC, OADR Docket Nos. 2017-011, 012, Decisión Interlocutoria Recomendada sobre las Cuestiones 1, 7 y 8 en 25 (21 de noviembre de 2018); Matter of Algonquin Gas Transmission LLC, OADR Docket Nos. 2017-11, 12, Decisión Final (24 de octubre de 2019).

En el procedimiento de certificación, Eversource aportó un testimonio en el que afirmaba que el proyecto de licencia se emitió correctamente como una determinación de uso dependiente del agua para la subestación como instalación auxiliar de un uso dependiente del agua previamente determinado, el cruce de Chelsea Creek (licencia de vías navegables n° 12943). La empresa defiende enérgicamente la base técnica que respalda la relación integral entre la subestación y las líneas de transmisión destinadas a dar servicio a la zona local de Chelsea ([escrito de la empresa en 26](#)). "El propósito mismo de que el cruce de Chelsea Creek funcione junto con la subestación es proporcionar la interconexión de la infraestructura eléctrica a ambos lados de Chelsea Creek (Company Brief en [65-66](#), [citando](#) Exh. [CLF-GR-P-7](#); [Tr. 2, en 202-203](#)). Eversource argumenta que, sin la subestación, las líneas de transmisión que atraviesan Chelsea Creek no tendrían nada a lo que conectarse y el objetivo específico de las líneas de transmisión, proporcionar una nueva fuente de capacidad eléctrica a East Boston, quedaría anulado (Company Brief en 26, [citando](#) [Exhs. EV-1, en 2; CLF-GR-P-7](#)).

El Siting Board está de acuerdo con el MassDEP en que el funcionamiento de la subestación es esencial para el funcionamiento de los sistemas de transmisión y distribución que

dan servicio a East Boston. La subestación es necesaria para permitir la ampliación de las líneas de transmisión para dar servicio a East Boston con energía fiable, ahora en riesgo debido a la presión sobre la capacidad de carga que puede ser atendida por la subestación de Chelsea. El objetivo mismo del cruce de Chelsea Creek es permitir la interconexión de las infraestructuras eléctricas a ambos lados de Chelsea Creek. Además, la definición de instalación de cruce de infraestructuras incluye expresamente las "subestaciones de transmisión de energía" como ejemplo de instalación auxiliar. 310 CMR 9.02. En vista de la inclusión expresa de las subestaciones como el primero de varios ejemplos de instalaciones auxiliares, sería una lectura extraña de la normativa del MassDEP considerar que una subestación no es una instalación auxiliar. La conclusión del MassDEP de que la subestación está relacionada desde el punto de vista operativo con el Chelsea Creek Crossing se ajusta a las normas del MassDEP relativas a las instalaciones auxiliares.

CLF/GR y BRG discuten si la subestación requiere realmente una ubicación adyacente al cruce de la infraestructura, el cruce de Chelsea Creek. Tanto CLF/GR como BRG sostienen que el nuevo emplazamiento no puede ser necesario en el sentido de la decisión del Tribunal Superior si la empresa examinó emplazamientos alternativos y encontró otros que técnicamente pueden ofrecer la misma capacidad de interconexión de las líneas de transmisión con las líneas de distribución que dan servicio a East Boston. En el procedimiento del MassDEP, el análisis del emplazamiento alternativo del capítulo 91 de la subestación de East Eagle utilizó los siguientes criterios para evaluar los posibles emplazamientos: (1) una ubicación en East Boston; (2) un tamaño del emplazamiento mayor o igual a 0,4 acres; (3) el emplazamiento debe estar sin desarrollar y ser urbanizable; y (4) el emplazamiento debe estar fuera de los terrenos marinos rellenos ([Eversource 2017, anexo EFSB-Z-10\(1\), anexo A](#)).

La Junta de Asignación de Recursos revisó la ubicación de la subestación en dos procedimientos anteriores. En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación revisó la evaluación de la Compañía de sitios alternativos factibles y encontró que el Sitio Original en la Parcela de la Ciudad era superior. [Eversource 2017 en 75-76](#). Aunque la Empresa propuso ubicar la Subestación adyacente al Chelsea Creek Crossing (en el lado oeste de la Parcela de la Ciudad), la Ciudad rechazó esta propuesta y la Empresa fue dirigida a la ubicación inicial, el lado este de la

Parcela de la Ciudad. <sup>122</sup>[Eversource 2017 en 69](#). En ese momento, la empresa presentó un análisis de los posibles emplazamientos. La Junta de Ubicación encontró que, dados los beneficios de fiabilidad de la ubicación de la subestación en East Boston, se prefiere construir la subestación en East Boston; sin embargo, la disponibilidad de parcelas vacantes en un barrio urbano densamente desarrollado es limitada. [Eversource 2017 en 76](#). La Compañía y la Ciudad de Boston participaron en un intercambio de terrenos dentro de East Boston que dio como resultado el sitio seleccionado con estrictos límites impuestos por la Ciudad en ese sitio. Id. La Junta de Asignación concluyó que no había ningún sitio superior fácilmente disponible en East Boston. [Eversource 2017 en 76](#).

Durante el procedimiento de cambio del proyecto, la empresa solicitó un cambio en la ubicación de la subestación East Eagle, del lado este al lado oeste de la parcela de la ciudad. [Eversource 2021 en 3-5](#). La subestación propuesta en el nuevo emplazamiento contendría los mismos componentes que se propusieron para el emplazamiento original (*id.* en 6). Sin embargo, dado que un banco de conductos existente que cruza por debajo de Chelsea Creek se encuentra directamente debajo del nuevo emplazamiento después de llegar a tierra, las nuevas líneas podrían conectarse directamente a la subestación en lugar de dirigirse por debajo de East Eagle Street y Condor Street hasta el emplazamiento original (*id.* en 8). La Junta de Asignación de Recursos evaluó el nuevo emplazamiento con respecto al coste del cambio de proyecto propuesto y con respecto a los posibles impactos medioambientales de la reubicación de la subestación desde el emplazamiento original al nuevo emplazamiento dentro de la parcela de la ciudad. Específicamente, la Junta de Ubicación revisó el costo del Proyecto y el uso potencial de la tierra, la seguridad, la vista, los residuos peligrosos, el ruido, el tráfico, el aumento del nivel del mar, el agua y los humedales, y los impactos de los campos magnéticos. [Eversource 2021 en 33](#). La Junta de Ubicación concluyó que, en conjunto, la reubicación de la subestación en el nuevo sitio proporcionaba la mejor oportunidad en este momento para satisfacer la necesidad identificada del proyecto con un impacto mínimo en el medio ambiente, al menor costo posible, de acuerdo con el mandato legal de la Junta de Ubicación bajo G.L. c. 164, § 69J. [Eversource 2021 en 81](#).

---

<sup>122</sup> La Empresa explicó que la Ciudad de Boston no concedería una servidumbre a través de la Parcela de la Ciudad para conectar la Subestación de East Eagle propuesta con el Cruce de Chelsea Creek, porque la Ciudad quería preservar el resto de la Parcela de la Ciudad para el desarrollo futuro. [Eversource 2017, Exh. EFSB-RS-16](#); [Eversource 2017, Exhs. EFSB-RS-19; CF-49](#).

En contra del argumento de CLF/GR, la consideración de otros emplazamientos no adyacentes al Chelsea Creek Crossing no es fatal para la conclusión de que la subestación es un uso dependiente del agua. Más bien, el análisis de la empresa y el rechazo de otros emplazamientos refuerza la conclusión de que la subestación es tanto una "instalación auxiliar" como un "otro uso industrial[]" o instalación de infraestructura que no puede ubicarse *razonablemente* en un emplazamiento interior, según se determina de acuerdo con 310 CMR 9.12(2)(c) o (d)". 310 CMR 9.12(2)(b)(16) (énfasis añadido). Los argumentos de CLF/GR parecen instar a la Junta de Asignación a considerar que la existencia de *cualquier* emplazamiento alternativo, si es técnica o incluso teóricamente posible, excluye la conclusión de que la subestación debe construirse junto al cruce de Chelsea Creek. Este punto de vista es inconsistente no sólo con las regulaciones del MassDEP, sino también con el papel del MassDEP en la protección del medio ambiente y el mandato de la Junta de Asignación para garantizar un servicio eléctrico fiable con el menor impacto ambiental al menor coste posible. Al examinar otros emplazamientos para la subestación, la empresa debe tener en cuenta si realmente podría construir y explotar la subestación en el emplazamiento, de forma oportuna para proporcionar un servicio eléctrico fiable, al menor coste posible (ya que los contribuyentes pagan por esta infraestructura), con un impacto mínimo en el medio ambiente (que también es el mandato del MassDEP). Véase G.L. c. 164, § 69O(3) (hace referencia explícita al suministro de energía necesario con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible). El extenso análisis de alternativas realizado en este procedimiento demuestra claramente que no existe una ubicación alternativa razonable en East Boston para esta subestación. La subestación debe situarse junto al cruce de Chelsea Creek porque el nuevo emplazamiento es la única ubicación viable identificada en el expediente y, por tanto, no puede situarse razonablemente lejos del cruce. La Junta de Asignación de Recursos no ve ningún incumplimiento del capítulo 91 ni de sus reglamentos de aplicación y considera que la construcción y el funcionamiento de la subestación en el nuevo emplazamiento son coherentes con la aplicación de las políticas energéticas para proporcionar el suministro de energía necesario con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible. G.L. c. 164, § 69O.

(a) Análisis alternativo de una falta de conformidad

Aunque el Litigio del Compresor de Weymouth, incluyendo la Decisión del Tribunal Superior y el RRD, no son determinantes en este procedimiento de certificación, sí ilustran que el alcance de la "instalación auxiliar" según la normativa del MassDEP es objeto de cierta controversia. Aunque, por las razones expuestas, la Junta concluye que la subestación es una instalación auxiliar y debe ser autorizada como tal, la Junta reconoce que CLF/GR y BRD no están de acuerdo, y este asunto puede ser objeto de una revisión judicial posterior. En consecuencia, la Junta considera si el hecho de que la subestación no sea considerada una instalación auxiliar según una lectura alternativa de la normativa del MassDEP alteraría el resultado de este procedimiento de certificación y concluye que no.

La normativa sobre vías navegables del MassDEP está concebida para proteger la confianza del público y garantizar que los terrenos de marea se utilicen de forma que sirvan para un fin público adecuado. También están concebidas para lograr un equilibrio: el beneficio público debe compensar cualquier detrimento de los derechos del público en esas tierras de marea. Como explicó el Tribunal Judicial Supremo en Alliance II, cuando la Junta se pone en el lugar del MassDEP en lo que respecta a la concesión de licencias en virtud del capítulo 91, la Junta debe defender la doctrina de la confianza pública. Si bien la Junta puede expedir un certificado para una instalación que no cumpliría los requisitos para obtener una licencia en virtud de la normativa del MassDEP, debe hacerlo de forma coherente con los requisitos aplicables de la doctrina del fideicomiso público.

La subestación cumple un objetivo público adecuado: garantizar que los residentes y las empresas de East Boston dispongan de energía eléctrica fiable incluso en caso de contingencias que, de otro modo, interrumpirían el suministro eléctrico. El beneficio público es significativo. Además, Eversource ha proporcionado, y la Junta de Asignación ha exigido, numerosas medidas de mitigación para la subestación, incluyendo medidas relacionadas con la mitigación de las inundaciones y la minimización de los impactos visuales. Sin embargo, la Junta de Ubicación reconoce que la Subestación también incluye perjuicios a los derechos del público en las tierras de marea en el Nuevo Sitio. El uso público es incompatible con el uso como subestación; no se permitiría al público entrar en las instalaciones durante su construcción o funcionamiento. Sin embargo, no hay pruebas en el expediente de que la subestación vaya a interferir con la pesca, la caza de aves o la navegación.

En definitiva, teniendo en cuenta todo el expediente de este procedimiento, el procedimiento original y el procedimiento de cambio de proyecto, y por las razones descritas en la sección III.G más adelante, la Junta concluye que el beneficio para el público de garantizar un suministro eléctrico fiable a East Boston al menor coste y con el menor impacto en el medio ambiente supera el perjuicio de los derechos del público en las tierras de marea en el nuevo emplazamiento.

(4) Requisitos de procedimiento para el procedimiento del MassDEP

El CLF/GR y el BRG argumentan que el MassDEP proporcionó una notificación inadecuada durante su revisión de la solicitud de licencia del Capítulo 91 de Eversource. En su apelación al proyecto de licencia del capítulo 91 presentado ante el MassDEP, el CLF y el Grupo de Diez Residentes afirman que la notificación se realizó en español, inglés y portugués sólo durante el tercer período de comentarios del MassDEP y que las organizaciones comunitarias expresaron su preocupación por el hecho de que la notificación de comentarios públicos no se proporcionara adecuadamente a los residentes de habla hispana ([Exh. EV-1, att. 13, en 11-12](#)). CLF/GR afirman que a lo largo del proceso para la solicitud de Eversource de una Licencia del Capítulo 91, MassDEP no incluyó adecuadamente a los residentes y no garantizó una participación pública adecuada ([Memorial de CLF/GR en 44](#)). CLF/GR afirman que aunque el MassDEP proporcionó tres periodos de comentarios a lo largo del proceso de la Licencia del Capítulo 91, Eversource reconoció que el MassDEP no recibió ningún comentario público durante el segundo periodo de comentarios," arrojando luz sobre el inadecuado conocimiento público sobre la subestación propuesta" ([Memorial de CLF/GR en 44, citando Exh. EV-1, att. 13 en 31](#)). Además, el CLF/GR afirma que, a pesar de la importante población de habla hispana en East Boston, los residentes de habla hispana fueron dejados en gran medida fuera del proceso y muchos "desconocían por completo lo que Eversource estaba proponiendo hasta que GreenRoots comenzó a celebrar reuniones, a hablar con los miembros de la comunidad y a informarles sobre el proyecto" ([Memorial del CLF/GR en 44, citando Exh. CLF-GR-RB-JW-SAN en 4](#)). CLF/GR identifican varias medidas que podrían haberse tomado para informar y educar a los residentes sobre la subestación, como proporcionar recursos de traducción, exigir a Eversource que envíe avisos a las organizaciones comunitarias, publicar folletos en lugares de reunión pública

conocidos, celebrar reuniones informativas y establecer un depósito local (Memorial de [CLF/GR](#) en 44).

De manera crítica, ni CLF/GR ni BRG identifican ningún impacto que estos supuestos fallos hayan tenido en el Proyecto de Licencia o en la conclusión del MassDEP de que la Subestación era una instalación auxiliar. En un procedimiento de certificación, la Junta se hace cargo de la consideración de si los permisos normalmente emitidos (o no emitidos) por otros organismos deben formar parte de un certificado para una instalación. Los defectos en el proceso o la notificación a nivel de la agencia no son, en general, relevantes para el procedimiento de la Junta. Sin embargo, dada la deferencia que la Junta ha otorgado al Proyecto de Licencia de MassDEP y a la interpretación de sus reglamentos, la Junta ha considerado los argumentos de CLF/GR y BRG sobre esta cuestión y la respuesta de MassDEP. La Junta determina que no es necesario resolver la disputa entre las partes porque CLF/GR y BRG no han identificado ninguna forma en la que los supuestos fallos de MassDEP hayan impactado en el Proyecto de Licencia que ha pasado a formar parte del expediente ante la Junta.

## 2. Justicia medioambiental y acceso lingüístico

En [Eversource 2017](#), la Junta de Ubicación señaló que el Proyecto no superó ningún umbral de la MEPA que hubiera desencadenado la aplicación de las disposiciones de participación pública mejorada y análisis mejorado de la Junta de Ubicación contenidas en la Política EJ de la EEA. Sin embargo, la Junta de Ubicación señaló que emprendió medidas de alcance público consistentes con los componentes de participación pública mejorada de la Política EJ, incluidos los servicios lingüísticos. [Eversource 2017 en 145](#).

En el caso de [Eversource 2021](#), la Junta de Asignación de Recursos evaluó la coherencia del proyecto con varias políticas de protección del medio ambiente, incluida la Política EJ de la AEMA y la Política de Acceso Lingüístico de la Commonwealth ("LAP").<sup>123</sup> La Junta reiteró su conclusión de que, debido a que el proyecto no desencadena ningún umbral de la MEPA, la Política EJ de la AEMA no requiere que la Junta de Administración lleve a cabo una mayor

---

<sup>123</sup> El Siting Board ha considerado los problemas de justicia ambiental y de acceso a la lengua como parte de su análisis de la coherencia de un proyecto con las políticas de protección del medio ambiente.

participación pública o una mayor revisión del proyecto. [Eversource 2021 en 84](#). Sin embargo, la Junta de Ubicación encontró que sus acciones al proporcionar acceso al idioma eran consistentes con los requisitos del LAP. Eversource [2021 en 90-91](#).<sup>124</sup>

La Ley de Certificación exige que la Junta de Clasificación determine en qué medida la construcción y el funcionamiento de la instalación no se ajustarán a las leyes, ordenanzas, estatutos, normas y reglamentos estatales y locales existentes, así como la razonabilidad de las exenciones en virtud de los mismos, si las hubiera, en consonancia con la aplicación de las políticas energéticas contenidas en la Ley de Clasificación para proporcionar un suministro energético fiable a la Comunidad con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible. G.L. c. 164, § 69O.

Desde que el Siting Board emitió [Eversource 2021](#), se han producido una serie de cambios en las leyes aplicables relacionadas con la justicia medioambiental. Estos cambios incluyen: la promulgación de la Ley de la Hoja de Ruta, los correspondientes cambios en los reglamentos de la MEPA que implementan las disposiciones de la Ley de la Hoja de Ruta; la publicación de dos protocolos de la MEPA relacionados con la justicia ambiental<sup>125</sup>; las revisiones de la Política de Justicia Ambiental de la AEMA para reflejar las disposiciones de la Ley de la Hoja de Ruta; y la apertura de la Notificación de Investigación ("NOI") de la Junta de Ubicación sobre la mejora de la conciencia pública y la participación en sus procedimientos, EFSB 21-01. Las partes en este

---

<sup>124</sup> El Tribunal Judicial Supremo consideró que, si bien el proyecto no superaba el umbral de la ENF que requiere la disposición específica de participación pública reforzada de la Política EJ, la Junta aplicó procedimientos de participación pública reforzada coherentes con la Política EJ. El Tribunal Judicial Supremo también consideró que la Junta de Administración cumplía con los principios generales de la justicia ambiental exigidos por la política de justicia ambiental. [GreenRoots, Inc. v. Energy Facilities Siting Board](#), 490 Mass. 747, 752-755 (2022).

<sup>125</sup> De conformidad con la norma 980 CMR 1.06(7), la Junta de Selección toma conocimiento oficial de dos documentos de protocolo de la MEPA, a saber (1) [Protocolo de participación pública de la MEPA para poblaciones de justicia ambiental](#) (que puede encontrarse en <https://www.mass.gov/doc/final-mepa-public-involvement-protocol-for-environmental-justice-populations-effective-date-of-january-1-2022/download>) y (2) el Protocolo provisional de la MEPA para el análisis de los impactos del proyecto en las poblaciones de justicia ambiental (que puede encontrarse en <https://www.mass.gov/doc/final-mepa-public-involvement-protocol-for-environmental-justice-populations-effective-date-of-january-1-2022/download>).

procedimiento no están de acuerdo en cómo se aplican varias disposiciones de la Ley de la Hoja de Ruta y los reglamentos, protocolos y políticas de aplicación al Proyecto y a la revisión del Proyecto por parte de la Junta de Administración. Para proporcionar un contexto para las posiciones de la empresa y de las partes en relación con estos temas, el Consejo de Administración proporciona primero un resumen de estas disposiciones, centrándose en las que son de particular relevancia para el Consejo de Administración en este procedimiento .

a) Ley de la hoja de ruta

El 26 de marzo de 2021, el gobernador Baker firmó la Ley de la Hoja de Ruta, que actualiza los límites de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Ley de Soluciones para el Calentamiento Global de 2008, codifica el compromiso de Massachusetts de lograr emisiones netas cero en 2050, y autoriza al Secretario de la AEE a establecer un límite de gases de efecto invernadero basado en una reducción de las emisiones de al menos el 50% por debajo de los niveles de 1990 para 2030, y al menos el 75% para 2040. Ley de la Hoja de Ruta, Sección 10.<sup>126</sup>

La Ley de la Hoja de Ruta incluye varias disposiciones que abordan la justicia medioambiental. Véase la Ley de la Hoja de Ruta, secciones 56-60. La Ley de la Hoja de Ruta contiene definiciones legales de las poblaciones de la justicia medioambiental, los beneficios medioambientales y las cargas medioambientales (incluidas las derivadas del cambio climático). Véase la Ley de la Hoja de Ruta, sección 56, que modifica G.L. c. 30, § 62. La definición de "población de justicia ambiental" de la Ley de la Hoja de Ruta incluye cuatro categorías de barrios de justicia ambiental (definidos como grupos de bloques censales) basadas en: (1) el nivel medio de ingresos; (2) el porcentaje de residentes que son minorías; (3) el porcentaje de residentes que tienen un dominio limitado del inglés; y (4) un umbral combinado de porcentaje de minorías e ingresos.<sup>127</sup> Ley de la Hoja de Ruta, artículo 56.

---

<sup>126</sup> El 30 de junio de 2022, el Secretario de la AEE publicó el Plan de Energía Limpia y Clima para 2025 y 2030 ("CECP"). El CECP 2025/2030 representa los planes integrales de la Commonwealth de Massachusetts para lograr una reducción agresiva de las emisiones en 2025 y 2030 y proporciona detalles sobre las acciones que la Commonwealth emprenderá a lo largo de la próxima década para garantizar el cumplimiento de los límites de emisiones de 2025 y 2030.

<sup>127</sup> Las poblaciones de justicia ambiental se definen como: un barrio que cumple uno o más de los siguientes criterios (i) la renta media anual de los hogares no supera el 65% de la renta

La Ley de la Hoja de Ruta exige al Secretario que ordene a las agencias de la AEMA (incluidos los departamentos, divisiones, juntas y oficinas bajo el control y la autoridad del Secretario) que consideren los principios de justicia ambiental al hacer "cualquier política, determinación o tomar cualquier otra acción relacionada con la revisión de un proyecto, o al emprender cualquier proyecto de conformidad con las secciones 61 a 62J [de G.L. c. 30], inclusive, y las regulaciones relacionadas que probablemente afecten a las poblaciones de justicia ambiental. "Ley de la Hoja de Ruta, artículo 60, que crea el nuevo G. L. c. 30, artículo 62K; véase también la Política de Justicia Ambiental de 2021, Declaración de Propósito. La Ley de la Hoja de Ruta define esos principios de justicia ambiental como (1) la participación significativa de todas las personas con respecto al desarrollo, la aplicación y el cumplimiento de las leyes, los reglamentos y las políticas ambientales, incluidas las políticas sobre el cambio climático; y (2) la distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y de las cargas ambientales. G.L. c. 30, § 62; Ley de la Hoja de Ruta, sección 56.

La Ley de la Hoja de Ruta incluye revisiones del proceso de revisión de la MEPA. El Secretario debe tener en cuenta los principios de justicia ambiental durante el proceso de revisión de la MEPA para "reducir el potencial de efectos injustos o inequitativos sobre una población de justicia ambiental". "Ley de la Hoja de Ruta, artículo 60. La Ley de la Hoja de Ruta exige un

---

media anual de los hogares de todo el estado; (ii) las minorías representan el 40% o más de la población; (iii) el 25% o más de los hogares carecen de conocimientos de inglés; o (iv) las minorías representan el 25% o más de la población y la renta media anual de los hogares del municipio en el que se encuentra el barrio no supera el 150% de la renta media anual de los hogares de todo el estado; sin embargo, en el caso de un vecindario que no cumpla con dichos criterios, pero que una porción geográfica de ese vecindario cumpla con al menos 1 criterio, el secretario puede designar esa porción geográfica como población de justicia ambiental a petición de al menos 10 residentes de la porción geográfica de ese vecindario que cumpla con cualquiera de dichos criterios; siempre y cuando el secretario pueda determinar que un vecindario, incluyendo cualquier porción geográfica del mismo, no sea designado como población de justicia ambiental al encontrar que (A) el ingreso medio anual de los hogares de ese vecindario es superior al 125% del ingreso medio de los hogares de todo el estado; (B) la mayoría de las personas de 25 años o más de ese vecindario tienen una educación universitaria; (C) el vecindario no soporta una carga injusta de contaminación ambiental; y (D) el vecindario tiene un acceso más que limitado a los recursos naturales, incluidos los espacios abiertos y los recursos hídricos, los parques infantiles y otras instalaciones y lugares recreativos construidos al aire libre. Ley de la Hoja de Ruta, artículo 56.

informe de impacto ambiental ("EIR") para cualquier proyecto que "pueda causar daños al medio ambiente" y esté situado a una distancia de una milla de una población de justicia ambiental; esta distancia se amplía a cinco millas para un proyecto que afecte a la calidad del aire. Ley de la Hoja de Ruta, secciones 58 y 59, que modifica G.L. c. 30, § 62B. Este EIR requerido debe evaluar cualquier carga ambiental injusta o no equitativa existente y las consecuencias para la salud pública relacionadas que afecten a la población de justicia ambiental desde cualquier operación o proyecto anterior o actual que haya dañado el medio ambiente; si dicha evaluación indica una carga ambiental injusta o no equitativa o una consecuencia para la salud relacionada, el EIR también debe (1) identificar cualquier impacto ambiental y de salud pública del proyecto propuesto que probablemente resulte en un efecto adverso desproporcionado en dicha población; y (2) el impacto o consecuencia potencial del proyecto propuesto que aumente o reduzca los efectos del cambio climático en la población de justicia ambiental. Ley de la Hoja de Ruta, Sección 58.<sup>128</sup>

La Ley de la Hoja de Ruta también exige que el Secretario ofrezca oportunidades de participación pública significativa a través del proceso de revisión de la MEPA. El artículo 60 de la Ley, que crea el nuevo G.L. c. 30, § 62J, establece que, "[p]ara que el público pueda evaluar el impacto de los proyectos propuestos que afectan a su medio ambiente, salud y seguridad a través del proceso de revisión del proyecto [MEPA]... , el secretario [de la AEMA] ofrecerá oportunidades de participación pública significativa" a las poblaciones de justicia ambiental . Ley de la hoja de ruta, artículo 60.<sup>129</sup> Cuando una población de justicia ambiental esté presente dentro

---

<sup>128</sup> Además, la Ley de la Hoja de Ruta exige que el MassDEP lleve a cabo un proceso de partes interesadas para desarrollar un análisis de impacto acumulativo como condición para la concesión de permisos aéreos para determinados proyectos. Véase St. 2021, c. 8, sección 102C. Este análisis requeriría una evaluación de referencia de las fuentes de contaminación sanitaria y ambiental en toda la comunidad, así como una evaluación de los beneficios y las cargas ambientales de un proyecto como parte del proceso de concesión de permisos aéreos. Véase [www.mass.gov/info-details/cumulative-impact-analysis-in-air-quality-permitting](http://www.mass.gov/info-details/cumulative-impact-analysis-in-air-quality-permitting). La Ley de la Hoja de Ruta exige que el MassDEP proponga reglamentos que incluyan análisis de impacto acumulativo para la concesión de permisos aéreos en un plazo de dieciocho meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la Ley. St. 2021, c. 8, sección 102C.

<sup>129</sup> La AEMA mantiene un sitio web que proporciona la ubicación de los barrios que cumplen ciertos criterios de justicia medioambiental en <https://mass-eoea.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=535e4419dc0545be980545a0eeaf9b53>.

del área geográfica designada de una milla (o de cinco millas si el proyecto afecta a la calidad del aire), y carezca de conocimientos de inglés, el proponente deberá indicar en un ENF si es razonablemente probable que la población se vea afectada negativamente por el proyecto. Ley de la Hoja de Ruta, artículo 60. En estos casos, el Secretario debe exigir medidas adicionales para mejorar la participación pública de las poblaciones de justicia ambiental, incluyendo (1) traducir los avisos públicos, los ENFs, los EIRs y otros documentos clave relacionados con la revisión y las decisiones de la Secretaría a las lenguas habladas por un número significativo de la población de justicia ambiental afectada; (2) proporcionar servicios de interpretación en las reuniones públicas cuando una parte significativa de la población de justicia ambiental afectada carezca de conocimientos de inglés; (3) exigir que las reuniones públicas se celebren en lugares accesibles que estén cerca del transporte público; (4) proporcionar información adecuada sobre el procedimiento de revisión de un proyecto propuesto; y (5) establecer un depósito local para los documentos de revisión del proyecto. Ley de la Hoja de Ruta, artículo 60.

b) Disposiciones de la MEPA

A partir de 2020, la Oficina de la MEPA se embarcó en una actualización de sus protocolos de revisión relacionados con la justicia ambiental, y esto coincidió con un esfuerzo general para actualizar las regulaciones de la MEPA en 301 CMR 11.00 et seq. [Protocolo provisional de la MEPA para el análisis de los impactos de los proyectos en las poblaciones de la justicia ambiental](#). Tras la promulgación de la Ley de la Hoja de Ruta, los esfuerzos normativos en curso de la MEPA abordaron además los nuevos requisitos de justicia ambiental exigidos por la legislación para el proceso de la MEPA. Esta serie de acciones culminó con la publicación de la normativa revisada de la MEPA el 24 de diciembre de 2021, aplicable a cualquier proyecto nuevo para el que se presente un ENF o un ENF ampliado a partir del 1 de enero de 2022.<sup>130</sup> Como parte de esta revisión normativa, la MEPA también publicó (1) [Protocolo provisional de la MEPA para el análisis de los impactos del proyecto en las poblaciones de justicia ambiental](#) ("Protocolo de análisis de la MEPA EJ"); y (2) [Protocolo de participación pública de la MEPA para las](#)

---

<sup>130</sup> La normativa revisada de la MEPA aplica varias disposiciones de la Ley de la Hoja de Ruta.

[poblaciones de justicia ambiental](#) ("Protocolo de participación pública de la MEPA EJ ").<sup>131</sup> Estos protocolos también se aplican a todos los proyectos de la MEPA presentados después del 1 de enero de 2022.

En virtud del Protocolo de Análisis EJ de la MEPA, de conformidad con el artículo 58 de la Ley de la Hoja de Ruta, se requiere una EIR para cualquier proyecto que pueda causar daños al medio ambiente y que esté situado a menos de una milla de una población de justicia ambiental, o a menos de cinco millas de una población de justicia ambiental si el proyecto afecta a la calidad del aire. Protocolo de análisis EJ de la MEPA, en 2. El término "que pueda causar daños al medio ambiente" se interpreta en la normativa y el protocolo como los impactos del proyecto que cumplen o superan los umbrales de revisión de la MEPA establecidos en 301 CMR 11.03<sup>132</sup>. Protocolo de análisis EJ de la MEPA en 2. Así, la MEPA exige que los proyectos que cumplan o superen uno o más umbrales de revisión de la MEPA y que, por lo demás, estén sujetos a la revisión de la MEPA en virtud de 301 CMR 11.01(2), presenten una EIR, si el proyecto está situado a menos de un kilómetro y medio de una población de justicia ambiental, o está situado a menos de cinco kilómetros de una población de justicia ambiental y tendrá un impacto en la calidad del aire. Protocolo de análisis EJ de la MEPA, en 2.

En consonancia con la Ley de la Hoja de Ruta, el Protocolo de Análisis EJ de la MEPA establece disposiciones para: (1) la evaluación de la carga ambiental injusta o inequitativa existente; (2) el análisis de los impactos del proyecto para determinar el efecto adverso desproporcionado; (3) el análisis de los impactos del proyecto para determinar los efectos del cambio climático; y (4) la mitigación y las conclusiones de la Sección 61. Protocolo de análisis EJ de la MEPA en 2-11.

De acuerdo con el Protocolo de Participación Pública EJ de la MEPA, en consonancia con la Sección 60 de la Ley de la Hoja de Ruta, los proponentes del proyecto están obligados a identificar la ubicación del proyecto en relación con las poblaciones de justicia ambiental, describir

---

<sup>131</sup> La MEPA también publicó el "Protocolo provisional de la MEPA sobre la adaptación al cambio climático y la resiliencia". "

<sup>132</sup> Los umbrales de revisión de la MEPA identifican categorías de proyectos o aspectos de los mismos de una naturaleza, tamaño o ubicación que pueden, directa o indirectamente, causar daños al medio ambiente. 301 CMR 11.01.

las características de las poblaciones de justicia ambiental dentro de cinco millas del sitio del proyecto, y los efectos probables en las poblaciones de justicia ambiental. la MEPA pública de participación Protocolo de en 2-3. El protocolo de participación pública de la MEPA requiere medidas para mejorar la participación pública antes de presentar una ENF/EENF, incluida la notificación previa de entre 45 y 90 días proporcionada a las organizaciones comunitarias y a las tribus/organizaciones indígenas sobre la base de una lista de referencia de la EEA, y medidas para promover la participación pública a través de un proceso significativo de participación y divulgación de la comunidad . [Protocolo de participación pública de la MEPA en 4-5.](#)

c) 2021 Política EJ

Además de los requisitos de justicia ambiental de la Ley de la Hoja de Ruta mencionados anteriormente, la Junta de Selección también se rige por la Política de Justicia Ambiental 2021, aplicable a todos los organismos de la AEMA, incluida la Junta de Selección y el Departamento.<sup>133</sup> La Política de Justicia Ambiental 2021 se basa en el principio de que todas las personas tienen derecho a estar protegidas de los peligros ambientales y a vivir y disfrutar de un medio ambiente limpio y saludable, independientemente de su raza, color, origen nacional, ingresos o conocimiento del idioma inglés. La justicia medioambiental es la protección igualitaria y la participación significativa de todas las personas y comunidades con respecto al desarrollo, la aplicación y el cumplimiento de las leyes, los reglamentos y las políticas en materia de energía, cambio climático y medio ambiente, así como la distribución equitativa de los beneficios y las cargas energéticas y medioambientales. En junio de 2021, la AEMA revisó su Política de Justicia Ambiental<sup>134</sup> para reflejar los requisitos de la Ley de la Hoja de Ruta, incluyendo la adición de nuevas definiciones

---

<sup>133</sup> La Política EJ hace referencia explícita al cumplimiento del Boletín A&F #16 Política de Acceso Lingüístico y Directrices de Aplicación (20 de marzo de 2015).

<sup>134</sup> El Tribunal Judicial Supremo señaló que la Política EJ de 2017 se basaba en el reconocimiento de que las comunidades desfavorecidas han soportado históricamente cargas ambientales desproporcionadas que benefician a toda la Commonwealth y estableció tanto principios generales como requisitos más específicos para los proyectos que superan ciertos umbrales. [GreenRoots, Inc. v. Energy Facilities Siting Board, 490 Mass. 747, 753-754 \(2022\)](#) .

estatutarias, y declarando que los principios de justicia ambiental deben ser una "consideración integral" en la revisión de la MEPA y todos los programas de la AEMA.<sup>135</sup>

La política de justicia ambiental de 2021 establece:

A través de sus agencias y programas, la AEMA trabaja para involucrar a las poblaciones de la justicia ambiental en la toma de decisiones ambientales a través de un alcance ampliado e inclusivo, para minimizar los riesgos para la salud a través de la aplicación específica del medio ambiente, y para mejorar la calidad del medio ambiente en todas las comunidades a través de iniciativas que incluyen la reducción de los contaminantes y las emisiones, la remediación y la reurbanización de terrenos contaminados, y la inversión en parques urbanos y espacios verdes.

La Política 2021 de Justicia Ambiental también identificó disposiciones específicas aplicables a la Junta de Administración y su revisión de las instalaciones energéticas: Política 2021 de Justicia Ambiental en la Sección 20. Las obligaciones de la Junta de Administración para mejorar la participación pública y el análisis de los impactos y los procedimientos de mitigación se activan por ciertos umbrales de la MEPA, como se identifica en las secciones 16 y 17 de la Política 2021 EJ.

La Política de Justicia Ambiental de 2021 reconoce las medidas de participación pública existentes que el Consejo de Administración emplea en la revisión de las peticiones en los barrios de justicia ambiental:

La Junta de Administración continuará utilizando procedimientos de participación pública mejorados en su revisión de las peticiones de instalaciones energéticas, basándose en los parámetros definidos del proyecto utilizados por la MEPA que se indican en la Sección 16 anterior. La Junta de Selección seguirá exigiendo a los peticionarios que traduzcan los avisos de las audiencias públicas a los idiomas pertinentes para las poblaciones EJ afectadas y que publiquen dichos avisos en los medios de comunicación tanto en inglés como en lenguas extranjeras, así como que coloquen los avisos en lugares de la comunidad que lleguen a las poblaciones EJ. Además, la Junta de Ubicación seguirá exigiendo que haya traductores disponibles en las audiencias de comentarios públicos para las ubicaciones del proyecto en las que estén presentes las poblaciones EJ.

---

<sup>135</sup> Además, el CECP explica los principios básicos de justicia medioambiental incorporados en las políticas establecidas en el CECP más reciente. Para hacer realidad la visión de la Commonwealth sobre la justicia ambiental como parte de las estrategias descritas en el CECP, el Plan reitera el compromiso de la Commonwealth de utilizar las mejores prácticas para mejorar la participación de la comunidad. [CECP 2025/2030, capítulo 2.](#)

[Política 2021 EJ en 12, sección 20.](#)

En lo que respecta al análisis de la Junta de Administración de los impactos potenciales de un proyecto propuesto, la Política EJ 2021 reconoce que la Junta de Administración emplea un análisis mejorado de los impactos y los procedimientos de mitigación en su revisión de las instalaciones de generación propuestas, basándose en los parámetros definidos del proyecto utilizados por la MEPA. Política 2021 EJ, sección 20. En consonancia con las obligaciones legales de la Junta de Selección, la Junta de Selección revisa el aire, los recursos hídricos, los humedales, los residuos sólidos, el ruido, el uso del suelo local y regional y los impactos acumulativos sobre la salud de las instalaciones de generación propuestas de 100 MW o más. Véase G.L. c 164, § 69J¼.

En el caso de otras instalaciones jurisdiccionales, la Junta de Selección está obligada por ley a evaluar el impacto del uso del suelo, el impacto de los recursos hídricos, el impacto de la calidad del aire, el impacto de los residuos sólidos, el impacto de la radiación y el impacto del ruido. Política 2021 de la JE, sección 20. Las decisiones emitidas por la Junta de Ubicación revisan el alcance de las posibles medidas de mitigación y los requisitos que el proponente de un proyecto debe incluir para mitigar dichos impactos para las comunidades afectadas como parte de su revisión de los impactos ambientales de una instalación propuesta. Véase G.L. c 164, § 69J.

d) Aviso de investigación de la Comisión de Emplazamiento

El 30 de junio de 2022, la Junta de Administración emitió una NOI (EFSB 21-01) que abría un proceso formal para evaluar las oportunidades de mejorar la conciencia pública equitativa y la participación significativa en los procedimientos de la Junta de Administración. Además, la Junta de Administración declaró su intención de utilizar el proceso de NOI como parte de su desarrollo en curso de una Estrategia de Justicia Ambiental coherente con la Política de Justicia Ambiental de 2021. [EFSB 21- 01, en 1](#). El Departamento emitió una orden complementaria en el D.P.U. 21-50 a principios de ese año, para examinar las mejoras de procedimiento de sus requisitos de notificación pública para aumentar el conocimiento público y la participación en los procedimientos del Departamento, incluidas las vías para aumentar tanto la visibilidad de sus avisos públicos como la participación del público y de las partes interesadas en los procedimientos del Departamento. El Departamento y la Junta de Administración han solicitado dos rondas de comentarios. Además, la Junta de Clasificación y el Departamento convocaron una mesa redonda conjunta para seguir

estudiando las oportunidades de mejorar la participación de los interesados en los procedimientos de la Junta de Clasificación y del Departamento, independientemente de su nivel de inglés. Las investigaciones están en curso.

e) Acuerdo de beneficios comunitarios en Eversource 2021

En Eversource 2021, la Junta de Asignación de Recursos le indicó a Eversource que se comprometiera con la comunidad de East Boston en reconocimiento de las poblaciones de justicia ambiental que residen en la comunidad de East Boston y el legado único de impactos ambientales significativos asociados con la infraestructura principal existente en esta comunidad. [Eversource 2021 en 100](#). El Consejo de Administración exigió a la empresa que entrara en negociaciones de buena fe para un acuerdo de colaboración antes de la construcción de la subestación. Id. El Consejo de Administración señaló que el CBA debe incluir medidas para mitigar los impactos y aumentar los beneficios ambientales y energéticos de la construcción de la subestación, y debe beneficiar directamente a la comunidad de East Boston. Eversource proporcionó una copia ejecutada de un CBA negociado con dos organizaciones que representan al barrio de Eagle Hill como parte de una presentación de cumplimiento en el Procedimiento de Cambio del Proyecto, así como en el expediente de este Procedimiento de Certificación. El CBA incluye una lista de varios compromisos que proporcionan beneficios energéticos y medioambientales al barrio de Eagle Hill de East Boston, incluyendo la financiación de Urban Wild, espacios verdes, el parque infantil de la Legión Americana y mejoras en las instalaciones del Salesian Boys & Girls Club.<sup>136</sup>

f) Posiciones de las partes

(1) CLF/GR

CLF/GR argumenta que un "enfoque habitual" de las decisiones relativas a la ubicación de las instalaciones energéticas en los barrios de justicia ambiental ya no es aceptable bajo la ley estatal (Escrito de CLF/GR en 1). Como señala el CLF/GR, ninguna de las partes discute que la

---

<sup>136</sup> El Tribunal Judicial Supremo señaló que los compromisos de la ACB eran coherentes con los objetivos de la política de justicia ambiental de 2017 para que los organismos aumentaran el acceso a los espacios abiertos y los parques y participaran en la limpieza y la reutilización de los terrenos industriales abandonados. [GreenRoots, Inc. v. Energy Facilities Siting Board](#), 490 Mass. 747, 754-755 (2022) .

subestación se ubicaría en una zona designada por el Estado como barrio de justicia ambiental "ocupada por un alto porcentaje de inquilinos, residentes de ingresos bajos y moderados, comunidades de color, y poblaciones de inmigrantes y con conocimientos limitados de inglés" (Escrito de CLF/GR en 28, [citando](#) Exh. CLF-GR-LE en 5). Con la aprobación de la Ley de la Hoja de Ruta, CLF/GR afirma que la Legislatura estableció un nuevo marco legal para evaluar los proyectos propuestos para ser ubicados en barrios de justicia ambiental, que la Junta de Ubicación debe aplicar en este procedimiento (Escrito de CLF/GR en 1). Tal y como el CLF/GR ve este caso, Eversource busca un certificado para ubicar una subestación eléctrica muy polémica y mal ubicada en East Boston, un barrio de justicia ambiental ya sobrecargado por la infraestructura industrial y el insuficiente acceso a espacios abiertos (Escrito de CLF/GR en 1). Aplicando este nuevo marco de justicia ambiental de la Ley de la Hoja de Ruta, CLF/GR sostiene que la Junta debe determinar que las cargas del proyecto son mayores que los beneficios, y que, en virtud de G.L. c. 164, § 69O, la instalación no se ajusta a las leyes estatales y locales existentes (Escrito de CLF/GR en 1).

CLF/GR argumenta que la Ley de la Hoja de Ruta autoriza al Secretario de la AEMA a exigir a los proponentes de proyectos y a las agencias de la AEMA que mejoren las oportunidades de participación significativa de las poblaciones de justicia ambiental ubicadas en las proximidades de los proyectos propuestos y que consideren los principios de justicia ambiental para reducir el potencial de efectos injustos o inequitativos sobre una población de justicia ambiental ([Escrito de CLF/GR en 29](#)). Aunque critican el procedimiento subyacente por tener numerosos ejemplos de participación pública inadecuada y "lejos de ser significativa", el CLF/GR reconocen que Eversource y la Junta de Administración han hecho progresos en la ampliación de la participación pública en este procedimiento "programando la audiencia pública por la noche, proporcionando materiales traducidos, incluidas las comunicaciones del Presidente, ofreciendo interpretación simultánea de inglés y español en las audiencias públicas y de pruebas, y grabando la información para publicarla en YouTube" ([Escrito de CLF/GR en 31](#)). Sin embargo, CLF/GR afirma que el "ritmo de estos procedimientos ha hecho que la participación de los residentes sea un reto" ([Memorial de CLF/GR en 29](#)).

CLF/GR sostiene que el proyecto está obligado a presentar una ENF de conformidad con la norma 301 CMR 11.03(3)(b)(5), dado que requiere una licencia conforme al capítulo 91 y, según CLF/GR, es "un uso no dependiente del agua de las tierras de marea" ([escrito de CLF/GR en 32](#)).

El CLF/GR refuerza este argumento señalando que "no es una línea aérea de servicios públicos; no es una estructura que ocupe 1.000 pies cuadrados o menos o que sea necesaria para una vivienda unifamiliar; no es un uso temporal; y no es una estructura sin licencia en uso desde antes de 1984 (Escrito del CLF/GR en 32). Por tanto, el proyecto está sujeto a la revisión de la MEPA" (Escrito de CLF/GR en 32). Habiendo concluido que se requiere una presentación de la ENF para la subestación, CLF/GR avanza el argumento de que debido a que la subestación también se encuentra a una distancia de una milla de una población de justicia ambiental, el proyecto también debe someterse a un EIR, de acuerdo con los requisitos de revisión relacionados con la justicia ambiental en la Ley de la Hoja de Ruta en relación con el análisis mejorado de los impactos y la mitigación (Memorial de CLF/GR en 32 n.17)).<sup>137</sup>

CLF/GR también sostiene que la Política EJ de 2021 "identifica sólo tres de los numerosos umbrales de la MEPA que desencadenan un análisis mejorado de los impactos y procedimientos de mitigación en su revisión de los proyectos energéticos propuestos...()" (Escrito de CLF/GR en 32, n.17, citando la Política 2021 EJ en 11, Sección 17). CLF/GR también argumenta que "el Secretario puede exigir que se realice una evaluación en cualquier fase del proceso de revisión" y, hasta la fecha, no se ha realizado ninguna revisión de la MEPA para la subestación (Escrito de CLF/GR en 33 citando G.L. c. 30, § 62B). En consecuencia, CLF/GR afirma que el Secretario de la AEMA, como presidente de la Junta, debe exigir un EIR que cumpla los requisitos de G.L. c. 30, § 62B antes de que la Junta emita una decisión provisional (Memorial de CLF/GR en 33).

Independientemente de las acciones requeridas por la MEPA, el CLF/GR argumenta que la Ley de la Hoja de Ruta obliga a la Junta de Administración a considerar y abordar significativamente los principios de justicia ambiental:

Para promover los principios de justicia ambiental, el secretario ordenará a sus agencias, incluidos los departamentos, la división, las juntas y las oficinas bajo el control y la autoridad de la agencia, que consideren los principios de justicia ambiental al hacer cualquier política, determinación o tomar cualquier otra acción relacionada con la revisión

---

<sup>137</sup> 301 CMR 11.03(3)(b)(5) especifica que se requiere una ENF obligatoria, y otra revisión de la MEPA si el Secretario así lo requiere, si "Siempre que se requiera una licencia del Capítulo 91, el uso nuevo o existente sin licencia no dependiente del agua de las vías navegables o las tierras de marea, a menos que el proyecto sea una línea aérea de servicios públicos, una estructura de 1.000 o menos pies cuadrados de superficie base accesoria a una vivienda unifamiliar, un uso temporal en una zona portuaria designada, o una estructura existente sin licencia en uso antes del 1 de enero de 1984".

de un proyecto, o al emprender cualquier proyecto de conformidad con dichas secciones 61 a 62J inclusive, y las regulaciones relacionadas que probablemente afecten a las poblaciones de justicia ambiental.

(Escrito de CLF/GR en 33, citando G.L. c. 30, § 62K).

CLF/GR ofrece una variedad de observaciones y sugerencias para guiar el uso recomendado por la Junta de Administración de los principios de justicia ambiental en la revisión de la presentación del Certificado de la Compañía. Con respecto a los "beneficios medioambientales", el CLF/GR señala el testimonio de múltiples testigos del CLF/GR y del BRG que dan fe del deseo de los residentes de buscar más espacio abierto a lo largo del arroyo Chelsea, incluido el emplazamiento de la subestación, que "se ha planificado desde hace tiempo para ofrecer oportunidades de espacio abierto" (Escrito de CLF/GR en 34). En contra del testimonio de Eversource, CLF/GR sostiene que la fiabilidad energética "no está definida reglamentariamente como un beneficio medioambiental" y que los residentes de East Boston "no ven la subestación como un beneficio medioambiental" (Escrito del CLF/GR en 34).

El CLF/GR sostiene que "una montaña de pruebas" en este procedimiento, así como en los procedimientos subyacentes, indica que una "cantidad sustancial de residentes de East Boston, incluidos los funcionarios electos, consideran la subestación como una carga ambiental" (Memorial del CLF/GR en 34). Entre las razones citadas por el CLF/GR están: los riesgos para la salud pública, las preocupaciones de seguridad, la exposición a las inundaciones de la subestación, los riesgos acumulativos y la falta de transparencia de la empresa con la comunidad (Escrito del CLF/GR en 35). Además, el CLF/GR argumenta que el uso del nuevo emplazamiento para la subestación impide la creación de espacios verdes adicionales para la comunidad de Eagle Hill (Memorial del CLF/GR en 26-27).

La CLF/GR señala que la Ley de la Hoja de Ruta obliga al Secretario a dar instrucciones a las agencias de la EEA para limitar los impactos no equitativos en las poblaciones de justicia ambiental, y a establecer un Consejo de Justicia Ambiental, que no ha sido nombrado hasta la fecha (Memorial de la CLF/GR en 35-36). El CLF/GR también afirma que, sin una estrategia de justicia ambiental específica de la Junta de Clasificación, que, según afirma, se exige en la Orden Ejecutiva 552, las partes no disponen de orientación sobre la aplicación por parte de la Junta de sus obligaciones de promover la justicia ambiental (Memorial del CLF/GR en 7). El CLF/GR argumenta que la Junta de Administración debe evaluar los beneficios ambientales frente a las

cargas ambientales a la hora de tomar una determinación o una acción relacionada con un proyecto que pueda afectar a las poblaciones de justicia ambiental (Memorial del CLF/GR en 33, citando G.L. c. 30, § 62K). El CLF/GR señala las recomendaciones hechas por su testigo, el senador Edwards, tales como (1) evaluar las condiciones de justicia ambiental de una comunidad (por ejemplo, (1) evaluar las condiciones de justicia ambiental de una comunidad (por ejemplo, las tasas de asma, la calidad del aire, el dosel arbóreo, la vulnerabilidad al cambio climático); (2) realizar un cuestionario al proponente en el que se solicite información sobre su proceso de divulgación y sus esfuerzos por minimizar los impactos; (3) que la Junta de Administración y los defensores de la comunidad elaboren una lista de sugerencias de mitigación para "garantizar la equidad y la transparencia de la mitigación"; y (4) que el Consejo de Justicia Ambiental evalúe si el proyecto es "ambientalmente justo" y si debe seguir adelante para obtener el permiso (Memorial de CLF/GR en 36, citando RR-EFSB-18). El CLF/GR también hace hincapié en el papel de las evaluaciones de impacto acumulativo, y en el papel de convocar un proceso de múltiples partes interesadas para decidir los daños de un proyecto en particular, y una clasificación de los impactos en relación con los demás (Escrito del CLF/GR en 37).<sup>138</sup>

CLF/GR sostiene que "los beneficios ambientales asociados al proyecto son escasos" (Escrito de CLF/GR en 39). CLF/GR observa que el ACB prevé 1,4 millones de dólares para financiar mejoras y reparaciones en los parques y añadir energía limpia en una instalación comunitaria, así como 4,5 millones de dólares para el saneamiento del suelo, y que estos son beneficios medioambientales (Escrito de CLF/GR en 39). Sin embargo, CLF/GR descarta estos beneficios como "costes asociados a la eliminación o reducción de la oposición a la subestación de East Boston", que, según afirma, deberían pagar los accionistas, no los contribuyentes (Escrito de CLF/GR en 40).

En resumen, CLF/GR argumenta que la Junta de Ubicación debe encontrar que las cargas ambientales de la Subestación superan los beneficios ambientales en violación de los principios de justicia ambiental y la Ley de la Hoja de Ruta (Escrito de CLF/GR en 40). Al denegar la Petición y Solicitud Inicial, lo que el CLF/GR insta a la Junta de Ubicación a hacer, el CLF/GR sostiene

---

<sup>138</sup> El Consejo EJ se reunió el 28 de julio de 2022. See <https://www.mass.gov/event/july-28-2022-meeting-of-the-environmental-justice-council-ejc-2022-07-28t093000-0400-2022-07-28t113000-0400>."

que daría tiempo a que las entidades pertinentes que otorgan permisos tomen decisiones, para que Eversource corrija cualquier deficiencia en sus subestaciones después de aprender más sobre el incidente en su subestación de Newton, y para que la Junta finalice y publique una Estrategia de Justicia Ambiental y la aplique al procedimiento actual (Escrito de respuesta de CLF/GR en 4).

(2) BRG

BRG afirma que la Ley de la Hoja de Ruta requiere que la Junta de Administración haga algo más que simplemente mejorar la participación pública ([Escrito de BRG en 11](#)). BRG argumenta además que la Ley de la Hoja de Ruta prevé un análisis exhaustivo de las condiciones ambientales de referencia en las comunidades de justicia ambiental de la Commonwealth, y el correspondiente análisis exhaustivo de los impactos y alternativas para los proyectos propuestos en estas comunidades. St. 2021, c. 8 §§ 58, 59 ([Escrito del BRG en 11](#)). BRG concluye que la Ley de la Hoja de Ruta debería y debe ser considerada por la Junta en este Procedimiento de Certificación - con especial atención a las evaluaciones de referencia y a las disposiciones de análisis ambiental mejorado de la Ley y sus políticas de aplicación iniciales ([Escrito de BRG en 14](#); [Escrito de Respuesta de BRG en 7-8](#)). BRG argumenta que la Ley de la Hoja de Ruta y sus políticas de implementación (como la Política EJ de 2021) constituyen circunstancias sustancialmente cambiadas y requieren que la Junta de Administración haga un hallazgo de consistencia como parte de cualquier decisión final en este procedimiento ([Memorial de Respuesta de BRG en 7](#)).

BRG afirma que la Junta de Administración puede, y debe, utilizar el Procedimiento de Certificación para comenzar a establecer normas y políticas con respecto a las cuestiones críticas y prioritarias de la protección del medio ambiente en los barrios de justicia ambiental ([Memorial de BRG en 14](#)). BRG afirma que la Ley de la Hoja de Ruta y la Política de Justicia Ambiental no se han aplicado adecuadamente en este procedimiento, ya que los impactos y beneficios de la justicia ambiental no se desarrollaron completamente en el expediente ([Escrito de respuesta de BRG en 7](#)). BRG recomienda que la Junta use su amplia autoridad discrecional, que no considera limitada por los umbrales de la MEPA, para ordenar que se complete un análisis mejorado de justicia ambiental y medioambiental para la propuesta subestación de East Eagle ([Escrito de BRG en 16](#); [Escrito de respuesta de BRG en 14](#)).

Si bien el BRG está de acuerdo con la empresa y el CLF/GR en que la empresa ha cumplido con los requisitos de la Política EJ sobre participación pública, el BRG afirma que la Ley

de la Hoja de Ruta requiere que la Junta de Administración haga algo más que mejorar la participación pública (Memorial de Respuesta del BRG en 9-10). BRG reitera que la Ley de la Hoja de Ruta requiere un análisis exhaustivo de las condiciones ambientales de referencia y un análisis mejorado de los impactos y las alternativas para el Proyecto (Memorial de Respuesta de BRG en 9-10, citando el Memorial de BRG en 11). BRG también está de acuerdo con el CLF/GR en que la Junta de Administración debe desarrollar una Estrategia de Justicia Ambiental, tal como lo exige la Orden Ejecutiva 552 (Memorial de Contestación de BRG en 10).

BRG cita los resultados de la medida electoral no vinculante de la ciudad de Boston sobre la subestación como relevantes para informar a la Junta de Asignación sobre el interés público. BRG pide que la Junta considere los resultados de esta medida electoral en sus deliberaciones sobre si sería apropiado un mayor análisis ambiental y de justicia ambiental para la subestación propuesta en East Boston (Escrito de BRG en 17). Sin embargo, BRG también reconoce que los cortes de energía en East Boston constituirían un daño ambiental y de justicia ambiental, y que evitar dichos cortes es consistente con el alcance de la intervención de BRG (Memorial de BRG en 21).

### (3) Empresa

Eversource reconoce que la Ley de la Hoja de Ruta y la Política de Justicia Ambiental de 2021 obligan a las agencias de la EEA (incluida la Junta de Colocación) a exigir a los proponentes de proyectos que mejoren las oportunidades de participación significativa de las poblaciones de justicia ambiental ubicadas en las proximidades de los proyectos propuestos (Memorial de Respuesta de la Compañía en 35). La empresa sostiene que la Junta de Administración cumplió plenamente con estas disposiciones al exigir a la empresa que proporcionara procedimientos de notificación mejorados en varios idiomas, que programara varias sesiones de la audiencia de comentarios públicos en distintos momentos y que proporcionara servicios de interpretación durante las audiencias de comentarios públicos y de pruebas (Escrito de respuesta de la empresa, pág. 35). La empresa afirma que los requisitos de la Junta de Administración, y las acciones de la empresa para cumplir con esos requisitos, proporcionaron oportunidades para la participación pública significativa de las comunidades de justicia ambiental en consonancia con los objetivos de

la Ley de la Hoja de Ruta y la Política de Justicia Ambiental de 2021 ([Memorial](#) de la empresa en 84).<sup>139</sup>

La empresa rechaza la opinión de CLF/GR de que la subestación requiere una revisión por parte de la MEPA y, por lo tanto, activa el análisis mejorado de los impactos y los requisitos de mitigación en la Política 2021 EJ o la Ley de la Hoja de Ruta ([Memorial de respuesta](#) de la empresa en 36). Aunque el CLF/GR puede no estar de acuerdo con la determinación del MassDEP de que la subestación es una instalación dependiente del agua (es decir, no requiere la revisión de la MEPA), la Compañía hace hincapié en que es la determinación del MassDEP, y no la opinión del CLF/GR, lo que importa ([Memorial](#) de Respuesta de la Compañía en 36). La empresa rechaza la sugerencia de CLF/GR de que se debe realizar una evaluación del impacto acumulativo para comparar los beneficios y las cargas ambientales globales en la comunidad, que la empresa sostiene que no se requiere para la subestación en virtud de la legislación vigente y carece de fundamento ([Memorial de respuesta de la empresa en 38 n.33](#), citando [Escrito de CLF/GR en 37](#))

El CLF/GR afirma que la Orden Ejecutiva 552 exige que la Junta de Ubicación desarrolle una Estrategia de Justicia Ambiental, y al no haberlo hecho aún, la Junta de Ubicación carece de la orientación necesaria para proteger a las poblaciones de justicia ambiental ([Memorial del CLF/GR en 42](#)). En respuesta, la empresa argumenta que, el 24 de junio de 2021, la AEMA actualizó su anterior política de justicia ambiental, en consonancia con la Ley de la Hoja de Ruta, que se aplica a la Junta de Administración, al igual que las versiones anteriores de la política de justicia ambiental ([Memorial de respuesta](#) de la empresa en 37). La empresa se remite a la conclusión del Tribunal Judicial Supremo de que las políticas de justicia ambiental de la Junta de Clasificación y su cumplimiento pueden lograrse mediante la adjudicación caso por caso o la elaboración de normas ([Memorial](#) de respuesta de la empresa en 38, citando el caso Brockton Power Co. LLC v. Energy Facilities Siting Board, 469 Mass. 215, 220 (2014)). Por lo tanto, la empresa afirma que la

---

<sup>139</sup> Eversource también señaló su compromiso corporativo con los principios de justicia ambiental y proporcionó su Proyecto de Marco de Equidad en respuesta a una solicitud de registro de la Junta de Ubicación ([RR-EFSB-15](#)). La empresa afirmó que el Proyecto de Marco de Equidad demuestra las políticas internas que tiene en marcha para garantizar un enfoque continuo en la equidad, la justicia racial y social en todas las comunidades a las que presta servicio Eversource ([Escrito de la empresa en 83 n. 41](#)).

Junta de Asignación de Recursos ha cumplido, de hecho, con la Orden Ejecutiva 552 ([Escrito de respuesta de la empresa en 38](#)).

Aunque CLF/GR argumenta que la población de justicia ambiental de East Boston está sobrecargada por la infraestructura industrial ([Memorial de CLF/GR en 1](#)), la Compañía sostiene que no es el caso de la infraestructura eléctrica, dejando a la comunidad sin servicios eléctricos ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 37](#)). Eversource cuestiona la noción de que porque East Boston es una comunidad de justicia ambiental, la subestación no debe ser construida allí; más bien, Eversource argumenta que las políticas de justicia ambiental no prohíben la ubicación de la infraestructura eléctrica necesaria en las comunidades de justicia ambiental, pero sí requieren que se tomen medidas adicionales de divulgación para garantizar oportunidades significativas de participación de los residentes en las decisiones de ubicación ([Memorial de Respuesta de la Compañía en 37](#)). Sin la subestación, Eversource considera que el statu quo en Chelsea y East Boston impone una carga energética pesada y desigual, con una fiabilidad eléctrica inferior a la de estas comunidades de justicia medioambiental ([Escrito de respuesta de la empresa en 37](#)). Eversource señala que el Tribunal Judicial Supremo ha determinado que un suministro eléctrico fiable es esencial para la salud y el bienestar de los residentes ([Company Brief en 86](#), [citando Town of Sudbury, 487 Mass. en 748](#)).

Por último, la empresa sostiene que, en conjunto, los beneficios medioambientales y energéticos que se derivarán de la subestación superan con creces las cargas medioambientales menores y, en gran medida, temporales ([Escrito de respuesta de la empresa, pág. 41](#)). La empresa afirma que la subestación se ha diseñado para minimizar los impactos asociados a los humedales, el ruido, el tráfico, el aire, los campos eléctricos y magnéticos, la seguridad, los residuos peligrosos, las inundaciones y la estética visual; cada uno de estos impactos se ha revisado, evaluado y minimizado de forma exhaustiva, en este procedimiento de certificación y en las dos decisiones anteriores de la Junta de Ubicación ([escrito de la empresa en 87](#)). Como se ha señalado anteriormente, la empresa no ve ningún requisito aplicable a la subestación que obligue a realizar una evaluación del impacto acumulativo de la subestación, como exigen CLF/GR y BRG ([Escrito de réplica de la empresa en 38](#)).

El hecho de que algunos residentes de East Boston consideren la subestación y sus mejoras en la fiabilidad eléctrica como un beneficio medioambiental no es determinante, según la empresa ([Escrito de respuesta de la empresa, pág. 38](#)). La empresa sostiene que los beneficios energéticos y

medioambientales de la subestación son sustanciales e incluyen: la mejora de la fiabilidad eléctrica, el saneamiento del suelo y las aguas subterráneas del emplazamiento de la subestación, la descarbonización a través de la participación de los residentes en la electrificación de la calefacción y el transporte domésticos, y la mejora de los espacios abiertos, la cobertura arbórea y las oportunidades recreativas de conformidad con un acuerdo de colaboración negociado con la Asociación Cívica de Eagle Hill y el Salesian Boys & Girls Club de East Boston ([escrito de la empresa en 87](#); [escrito de réplica de la empresa en 39-40](#)).

g) Análisis y resultados

La Junta de Selección ha abordado el tema de la justicia ambiental en muchos expedientes desde que la Junta fue transferida a la Secretaría de la AEMA en 2007 (y, por tanto, pasó a estar sujeta a la Política de Justicia Ambiental de 2002). Véase, por ejemplo, Footprint Power Salem Harbor, EFSB 12-2 (2013); Exelon West Medway, EFSB 15-01/D.P.U. 15-25 (2016); Brockton Power, EFSB 07-7/D.P.U. 07-58/07-59 (2009). En este procedimiento, la Junta de Administración marca la primera ocasión en la que la justicia ambiental y el acceso lingüístico han sido fundamentales para su revisión de una solicitud de certificado. A diferencia de un procedimiento de la Sección 69J o 69J¼, en el que las cuestiones de justicia ambiental/LAP se abordan sobre la base de la "coherencia con las políticas actuales de salud, protección del medio ambiente y uso y desarrollo de los recursos del Estado", la revisión de un certificado aborda las cuestiones de justicia ambiental/LAP de una manera ligeramente diferente. En este caso, consideramos los requisitos de justicia ambiental y LAP, de acuerdo con G. L. c. 164, § 69O, y "la medida en que la construcción y el funcionamiento de la instalación no se ajustarán a las leyes, ordenanzas, reglamentos y normas estatales o locales existentes y la razonabilidad de la exención en virtud de las mismas, si la hubiera, en consonancia con la aplicación de las políticas energéticas aplicables al estatuto de emplazamiento. "

La ley y la política relativas a las cuestiones de justicia ambiental/LAP han evolucionado desde Eversource 2017 o Eversource 2021, dados los importantes cambios legislativos y reglamentarios, los desarrollos del programa en la Junta de Ubicación y varias agencias de la AEE, la actividad de desarrollo del proyecto y las acciones relacionadas de las partes interesadas. En el centro de las cuestiones de justicia ambiental/LAP en este procedimiento hay dos preguntas básicas: (1) ¿Qué se requiere en la revisión de la Junta de Ubicación de la solicitud de Certificado?

(2) ¿Hizo la Junta de Administración lo que se requería? La empresa afirma que se han cumplido todos los requisitos de justicia ambiental/LAP en el procedimiento, mientras que CLF/GR y BRG sostienen que hay errores y omisiones significativas en los procesos y análisis de justicia ambiental/LAP requeridos y que la Junta no puede aprobar legalmente el Certificado en este momento.

Un hecho clave en la respuesta a estas preguntas es que el MassDEP determinó previamente en su Proyecto de Licencia que la Subestación depende del agua porque es auxiliar de una instalación de cruce de infraestructura dependiente del agua previamente autorizada (el Cruce de Chelsea Creek, Licencia de Vías Navegables No. 12945). El Reglamento de Vías Navegables de MassDEP establece que una instalación relacionada con una instalación de cruce de infraestructuras, y que requiere una ubicación adyacente a la misma, se considera una instalación auxiliar que puede ser autorizada como instalación dependiente del agua (véase 310 CMR 9.02; [Tr. 5, en 773-779](#)). Como se ha indicado anteriormente, la Junta de Selección mantiene la designación de la subestación como dependiente del agua al adoptar el proyecto de licencia del MassDEP en su aprobación en lugar de una licencia de vías navegables que normalmente emite el MassDEP de conformidad con G.L. c. 91 y 310 CMR 9.00. Con la designación dependiente del agua para la Subestación, realizada por primera vez por el MassDEP en 2014, y adoptada de nuevo en este procedimiento, la Subestación (y el Proyecto en general) nunca ha desencadenado los requisitos de presentación de la MEPA. [Eversource 2017 en 125](#).

La ausencia de un requisito de presentación de la MEPA tiene relevancia para varios de los procedimientos de revisión relacionados con la justicia ambiental que de otro modo se aplicarían y que han sido exigidos por el CLF/GR y el BRG. Lo más obvio es que ninguno de los reglamentos relacionados con la justicia ambiental recientemente adoptados por la MEPA o los protocolos de revisión<sup>140</sup> -basados en las directivas de la Ley de la Hoja de Ruta- se activarían por la subestación

---

<sup>140</sup> Como se ha señalado anteriormente, los protocolos de la MEPA relacionados con la justicia ambiental incluyen (1) Protocolo de análisis de justicia ambiental de la MEPA; y (2) Protocolo de participación pública de justicia ambiental de la MEPA. El primer protocolo incluye un requisito de EIR para los proyectos cerca de las poblaciones de justicia ambiental, que incluye como evaluación de las cargas ambientales injustas o inequitativas existentes (es decir, las condiciones de referencia); y el análisis de los impactos del proyecto para determinar el efecto adverso desproporcionado y los efectos del cambio climático. 301 CMR 11.01(1)(d).

propuesta o la solicitud de certificado. Aunque CLF/GR y BRG impugnan la designación de la subestación como dependiente del agua, no hay desacuerdo en que con dicha designación, la revisión de la MEPA no es obligatoria para la subestación.

Al no existir requisitos de presentación ante la MEPA para la subestación, no se aplican los requisitos mejorados de los nuevos protocolos de JE de la MEPA ni la sección 20 de la política de JE de 2021. No obstante, la Política de JE de 2021 contiene disposiciones de requisitos generales para toda la Secretaría (en particular, las secciones 13 y 15) que son aplicables a la Junta de Selección y no dependen de la situación de presentación de un proyecto ante la MEPA. La sección 13, por ejemplo, obliga a las agencias de la AEMA (incluida la Junta de Clasificación) a "desarrollar estrategias para promover proactivamente la justicia ambiental de manera que se adapte a la misión de la agencia". La sección 15 requiere que las agencias de la AEMA "establezcan un programa de participación pública inclusivo y sólido para las acciones clave de la agencia que centre los recursos de la agencia en actividades de divulgación que mejoren las oportunidades de participación pública para las actividades de la agencia que potencialmente afecten a las poblaciones de la JE". "La cuestión de si la EFSB ha cumplido estas disposiciones generales de la Política 2021 de la JE en este procedimiento se analiza más adelante.

Dado que la subestación no alcanza ningún umbral definido por la MEPA<sup>141</sup> que desencadene el requisito de presentar un formulario de notificación ambiental ("ENF"), el proyecto de la subestación está exento de la revisión de la MEPA. Por lo tanto, una variedad de análisis complejos y extensos exigidos por CLF/GR y BRG no son obligatorios en virtud de las disposiciones de justicia ambiental y LAP aplicables para la MEPA, el MassDEP o la Junta de Ubicación. Los requisitos adjuntos a la presentación de un EIR (como el requisito de un análisis de los efectos adversos desproporcionados para las poblaciones EJ) no se aplican a la Subestación. Véase 301 CMR 11.07. Además, las disposiciones de la Política 2021 EJ que se activan al superar los umbrales de la MEPA no se aplican a la subestación. Véase [la Política 2021 EJ en las secciones 16, 17 y 20](#). En efecto, CLF/GR y BRG piden a la Junta de Ubicación, a la MEPA y al

---

<sup>141</sup> La revisión de la MEPA es necesaria cuando se alcanzan o superan uno o más umbrales de revisión y el objeto de al menos un umbral de revisión está dentro de la jurisdicción de la MEPA. Un umbral de revisión que se alcance o supere especifica si la revisión de la MEPA consistirá en un ENF y un EIR obligatorio, o en un ENF y otra revisión de la MEPA si el Secretario así lo requiere. Los umbrales se establecen en 301 CMR 11.00

MassDEP que ignoren la existencia y la aplicación de umbrales de impacto ambiental inequívocos incluidos en los requisitos de revisión relacionados con la justicia ambiental de estos organismos. El Siting Board señala que estos umbrales de impacto ambiental, al igual que otros utilizados en la legislación y la reglamentación ambiental, son herramientas importantes para centrarse en los casos en los que es probable que los impactos sean significativos, y no crean requisitos de presentación universales aplicables a todos los proyectos. Por esta razón, el Siting Board declina desviarse de estos umbrales que determinan la aplicabilidad de las disposiciones de revisión relacionadas con la justicia ambiental.<sup>142</sup>

Tanto el CLF/GR como el BRG reprochan a la Junta de Administración que no cuente con una estrategia de justicia ambiental, tal y como establece la Orden Ejecutiva 552, aunque el BRG reconoce que la Junta de Administración ha abierto un expediente para hacerlo en la EFSB 21-01. CLF/GR sostiene que sin una estrategia de justicia ambiental, no existe una estrategia para guiar este procedimiento o informar a las partes, y aconseja que la Junta no tome una decisión en este procedimiento. Aunque la Junta de Administración ha indicado su intención de desarrollar y adoptar una estrategia de justicia ambiental y ha estado trabajando para hacerlo en el contexto de la EFSB 21-01, no estamos de acuerdo en que la falta de una estrategia de justicia ambiental nos obligue a no tomar una decisión en este procedimiento. En primer lugar, la Orden Ejecutiva 552 exige a la AEMA que elabore una estrategia de justicia ambiental. EO 552, en la sección 5. La Política 2021 de la EJ requiere que cada agencia de la EEA desarrolle su propia Estrategia EJ, y ese proceso está en curso. Política 2021 de la EJ, en la sección 13. En segundo lugar, el Tribunal Judicial Supremo ha dictaminado que las políticas de justicia ambiental y el cumplimiento de la Junta de Administración pueden lograrse mediante la adjudicación caso por caso, en lugar de la elaboración de normas. Brockton Power Co. LLC v. Energy Facilities Siting Board, 469 Mass. 215, 220 (2014). La Junta de Colocación ha implementado múltiples pasos centrados en la justicia ambiental en sus revisiones de casos específicos, en consonancia con nuestras obligaciones de justicia ambiental. Además, la Junta de Ubicación ha puesto en práctica varias recomendaciones

---

<sup>142</sup> El Siting Board observa que ninguna de las partes que abogan por evaluaciones de impacto acumulativo, revisiones mejoradas de impacto y mitigación, u otros estudios que podrían haber sido provocados por los requisitos de presentación de la MEPA, hicieron ninguna solicitud a la Compañía o al Siting Board para obtener dichos estudios a través de descubrimiento, contrainterrogatorio, o la presentación de una moción.

de la EFSB 21-01, aunque no se reflejen formalmente en una estrategia escrita de justicia ambiental. Por último, el Siting Board señala que está desarrollando su estrategia de justicia ambiental como parte de su NOI junto con los proyectos de estrategias de justicia ambiental de cada una de las agencias de la AEMA, que reflejarán los comentarios y las aportaciones de las partes interesadas de toda la Commonwealth.

Como se ha señalado anteriormente, la Ley de la Hoja de Ruta obliga al Secretario a ordenar a todos los organismos de la AEMA, incluida la Junta de Colocación, que "tengan en cuenta los principios de justicia ambiental al adoptar cualquier política, determinación o cualquier otra medida relacionada con la revisión de un proyecto, o al emprender cualquier proyecto de conformidad con dichas secciones 61 a 62J, inclusive, y los reglamentos conexos que puedan afectar a las poblaciones de justicia ambiental." Ley de la Hoja de Ruta, sección 60. La Ley de la Hoja de Ruta define esos principios de justicia ambiental como

principios que apoyan la protección contra la contaminación ambiental y la capacidad de vivir y disfrutar de un medio ambiente limpio y saludable, independientemente de la raza, el color, los ingresos, la clase social, la discapacidad, la identidad de género, la orientación sexual, el origen nacional, la etnia o la ascendencia, las creencias religiosas o el dominio de la lengua inglesa, lo que incluye (i) la participación significativa de todas las personas con respecto al desarrollo, la aplicación y el cumplimiento de las leyes, los reglamentos y las políticas ambientales, incluidas las políticas de cambio climático; y (ii) la distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y de las cargas ambientales.

G.L. c 30, § 62; Ley de la Hoja de Ruta, Sección 56. El Siting Board aborda estos nuevos principios a continuación.

CLF/GR y BRG argumentan que la Junta de Administración está obligada a realizar conclusiones sobre la consideración de la distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y las cargas ambientales, tal y como se refleja en los principios de justicia ambiental especificados en la Ley de la Hoja de Ruta. La empresa también reconoce este criterio de revisión en su Memorial de Contestación, aunque rechaza la sugerencia de CLF/GR de que es necesario un análisis de impacto acumulativo; también llega a una conclusión diferente a la de CLF/GR sobre los méritos de la Subestación.

El Siting Board señala que el recién creado G.L. c. 30, § 62K añade lenguaje al estatuto de la MEPA y parece exigir la consideración de los principios de justicia ambiental durante el curso de la revisión de la MEPA. Los reglamentos de la MEPA recientemente modificados reiteran la obligación del Secretario y de las agencias de la AEMA de considerar los principios de justicia

ambiental en la ejecución de las revisiones de la MEPA. Véase 301 CMR 11.01(1)(a). No obstante, el Siting Board está de acuerdo en que la Ley de la Hoja de Ruta pretende facilitar la consideración de la distribución equitativa de los beneficios energéticos y medioambientales y de las cargas medioambientales para las poblaciones EJ. Al abordar esta cuestión, el Siting Board señala que la MEPA ha elaborado nuevas disposiciones reglamentarias y un protocolo detallado para aplicar las directrices reglamentarias específicas que recibió en la Ley de la Hoja de Ruta. La Ley de la Hoja de Ruta no contenía tales directivas específicas para la Junta de Ubicación, y hasta la fecha, la Junta de Ubicación no ha aplicado este criterio de revisión en ninguna de sus decisiones. Ahora lo hacemos.

En muchos procedimientos del Siting Board, las instalaciones energéticas jurisdiccionales sometidas a la revisión del Consejo también están sujetas a los requisitos de presentación de la MEPA. Aunque el proceso de revisión de la Junta de Ubicación no requiere el uso de la información de la MEPA (a menos que sea necesario un hallazgo de la Sección 61, en ciertos casos), la Junta de Ubicación ha encontrado desde hace mucho tiempo que la información de la MEPA es de gran valor en nuestras revisiones, como se pretende por su propósito estatutario de informar a otras agencias de permisos sobre los impactos ambientales de los proyectos. En lo que respecta a la subestación, no se aplican los requisitos de presentación de la MEPA y, por lo tanto, no hay información a través del proceso de la MEPA para incorporar aquí. Consideramos que la adopción de los protocolos de revisión de la justicia ambiental de la MEPA y su uso en las revisiones de los proyectos es igualmente informativa a la hora de llevar a cabo las revisiones adjudicativas de la Junta de Administración, aunque no es necesariamente determinante para los propios métodos y futuras conclusiones de la Junta de Administración.

El expediente de este procedimiento muestra que hay divergencias en cuanto a conceptos básicos de definición, como "beneficios energéticos y medioambientales" y "carga medioambiental". La Ley de la Hoja de Ruta proporciona definiciones específicas de "beneficios ambientales"<sup>143</sup> y "cargas ambientales", pero no define los "beneficios energéticos", que también

---

<sup>143</sup> La Ley de la Hoja de Ruta modificó la Sección 62 del Capítulo 30 para definir los beneficios medioambientales como "el acceso a recursos naturales limpios, incluyendo el aire, los recursos hídricos, los espacios abiertos, las zonas de recreo construidas y otras instalaciones y lugares de recreo al aire libre, las fuentes de energía renovable limpias, el cumplimiento de la normativa medioambiental, la formación y la financiación

es un componente de definición de los principios de justicia ambiental. La empresa propone la "fiabilidad del sistema eléctrico" como beneficio de la subestación, lo que CLF/GR rechaza como "legalmente incorrecto" en virtud de la Ley de la Hoja de Ruta. Aunque la Ley de la Hoja de Ruta no define los "beneficios energéticos" y, por lo tanto, no enumera la "fiabilidad del sistema eléctrico" como un beneficio, iría en contra de otras promulgaciones legislativas para ignorar la importancia fundamental y el beneficio de la fiabilidad del sistema eléctrico para la salud pública, la seguridad y el bienestar.<sup>144</sup> Reconocer la fiabilidad eléctrica como un beneficio es coherente con la amplia definición legal de los beneficios ambientales y la estructura de la Ley de la Hoja de Ruta que vincula explícitamente los "beneficios energéticos y ambientales" en su definición de los principios de justicia ambiental. Por lo tanto, el Consejo de Administración considera la fiabilidad del sistema eléctrico como un "beneficio energético" en su análisis del proyecto en virtud de la Ley de la Hoja de Ruta.

CLF/GR también desestima otros beneficios del Proyecto, como el saneamiento del suelo y las aguas subterráneas del emplazamiento de la subestación, y los compromisos de la empresa en el ACB, dada su opinión de que "los contribuyentes pagarán la factura de los costes de eliminar o reducir la oposición a la subestación de East Boston, no Eversource ni sus accionistas". En este sentido, las definiciones de beneficios de la Ley de la Hoja de Ruta no dependen de qué entidad pague el beneficio. La rehabilitación del nuevo emplazamiento proporciona evidentes beneficios para el medio ambiente y la salud pública. Los compromisos del ACB de la empresa proporcionan a la comunidad beneficios energéticos, medioambientales, recreativos y vecinales, todos ellos relevantes para la aplicación de la prueba exigida por la Ley de la Hoja de Ruta.

CLF/GR también pretenden utilizar el concepto de "equidad distributiva" de los principios de justicia ambiental como una oportunidad para volver a litigar la ubicación de la subestación.

---

desembolsada o administrada por la oficina ejecutiva de energía y asuntos medioambientales. "

<sup>144</sup> Véase St. 1997, c. 164, § 1 (h) (Ley de reestructuración de servicios eléctricos) ("un servicio eléctrico fiable es de suma importancia para la seguridad, la salud y el bienestar de los ciudadanos y la economía de la mancomunidad"). Véase también St. 1997, c. 164, § 1 (a) ("el servicio eléctrico es esencial para la salud y el bienestar de todos los residentes de la mancomunidad, para la seguridad pública y para un desarrollo económico ordenado y sostenible").

Como se ha señalado anteriormente, esta cuestión se resolvió de forma completa y justa en el procedimiento original y se modificó mediante un ligero cambio en la misma parcela de la ciudad en el procedimiento de cambio de proyecto. Si bien es apropiado abordar ubicaciones alternativas en un procedimiento de petición de construcción según G.L. c. 164 § 69J, esta obligación no llega a justificar la revisión de la ubicación de la subestación en un procedimiento de certificación, donde no existe tal mandato. En consecuencia, en esta decisión, nos negamos a seguir la petición de CLF/GR.

La Junta de Asignación de Recursos evalúa los beneficios energéticos y medioambientales de la subestación como significativos, con especial énfasis en la fiabilidad del servicio eléctrico que está en riesgo inmediato. En este punto, BRG estuvo de acuerdo en que "los cortes de energía en East Boston constituirían un daño ambiental y de justicia ambiental". También encontramos que el Proyecto proporciona otros beneficios importantes a la comunidad de East Boston, incluyendo una amplia remediación del suelo y de las aguas subterráneas del sitio de la Subestación; un CBA que mejora las oportunidades de recreación del vecindario y las condiciones ambientales; y un proceso de compromiso comunitario abierto y activo por parte de Eversource para lograr un diseño estético del exterior de la Subestación que complementa los temas arquitectónicos del vecindario de Eagle Hill. En cuanto a la carga medioambiental, el Consejo de Administración ha llegado a la conclusión de que los impactos de la subestación están relacionados principalmente con la construcción, son de corta duración, menores y están totalmente mitigados.

Como se ha señalado anteriormente, CLF/GR, BRG y muchos comentaristas públicos han expresado su descontento por el uso del nuevo emplazamiento como subestación eléctrica, en lugar de como instalación recreativa, como un campo de fútbol, tal y como consideró en su día la ciudad de Boston ([Tr. 6 en 1189-1192](#)). Tales preocupaciones, relacionadas con la pérdida de una posible amenidad comunitaria, pueden ser vistas como una "carga ambiental" y podrían ser consideradas como tal. Como se describe a continuación, no estamos convencidos de que tales "cargas ambientales" superen los beneficios obvios e importantes de la subestación.

El sitio de la subestación en cuestión tiene una larga historia de contaminación del suelo y de las aguas subterráneas debido a generaciones de usos industriales. Véase [Eversource 2021 en 43-48](#). El expediente en el Procedimiento de Cambio de Proyecto muestra que se esperaba que los esfuerzos para remediar este sitio propiedad de la Ciudad de Boston fueran costosos y procedieran a un ritmo muy lento, culminando en una Orden de Consentimiento Administrativo de MassDEP

con la Ciudad de Boston para remediar el sitio que todavía estaba pendiente en el momento en que Eversource tomó la propiedad del terreno en un intercambio de tierras con la Ciudad de Boston. [Eversource 2021](#), en 45. Los planes de rehabilitación desarrollados por el Ayuntamiento de Boston durante su período de propiedad no proporcionaron ninguna indicación de que el Ayuntamiento de Boston tuviera alguna vez la intención de rehabilitar la parcela en un grado que hubiera permitido los usos recreativos ahora en cuestión ([Eversource 2021](#), Exhs. EFSB-HW-1(1); EFSB-HW1(2); EFSB-HW-1(3) en ES).

Cuando se hizo con la propiedad del emplazamiento de la subestación, Eversource cumplió con las obligaciones de la Orden Administrativa de Consentimiento incumplidas por la ciudad y saneó rápidamente la propiedad en un grado aún mayor que el previsto en los anteriores planes de saneamiento de la ciudad presentados ante el MassDEP [Eversource 2021](#) en 46-47. Sin embargo, a pesar de la mejora de la rehabilitación por parte de Eversource, incluso este nivel de rehabilitación no es coherente con los usos recreativos del emplazamiento de la subestación; esta limitación se refleja en la AUL archivada por el MassDEP, actualmente en vigor para el emplazamiento de la subestación. Véase la sección III.E.2.g. Con respecto a la rehabilitación de los residuos peligrosos del emplazamiento de la subestación, nunca ha habido ninguna indicación de que los planes de rehabilitación presentados al MassDEP (ya sea por la ciudad de Boston o por Eversource) contemplaran usos recreativos de la propiedad. Por lo tanto, la supuesta "pérdida" de una posible instalación recreativa en el emplazamiento de la subestación parece incoherente con al menos otros esfuerzos de planificación de la ciudad de Boston.<sup>145</sup>

Si bien algunas partes y el público dirigen mucha ira hacia la empresa por la pérdida percibida de un recurso recreativo (y que se considera una "carga ambiental" o un "beneficio ambiental" perdido), la larga y compleja historia de la selección del nuevo emplazamiento para la subestación es instructiva. Inicialmente, Eversource tenía la intención de construir la Subestación en la ubicación de Bremen Street/Prescott Street, pero fue disuadida de hacerlo por la Ciudad de Boston para que la Ciudad pudiera utilizar esa propiedad para construir una sucursal de la Biblioteca Pública de East Boston, que ahora proporciona un importante uso público. Véase

---

<sup>145</sup> BRG afirma que la creencia de que el Ayuntamiento tenía la plena intención de construir una instalación recreativa en el emplazamiento antes de la decisión de intercambio de terrenos del Ayuntamiento no era irrazonable (véanse los comentarios de BRG sobre la decisión provisional en 2).

[Eversource 2017 en 68-71](#). A cambio de la propiedad de Bremen Street/Prescott Street que la Ciudad deseaba para la nueva biblioteca (y, en un momento anterior, amenazó con tomar por dominio eminente), la Ciudad de Boston tomó medidas para reubicar el desarrollo de la Subestación a la Parcela de la Ciudad a través de un proceso de solicitud de propuesta ("RFP") por el cual Eversource aseguró la propiedad del Sitio de la Subestación original en el lado este de la Parcela de la Ciudad ([Eversource 2017](#), [Exhs. CF-3\(1\)](#), en 15; [anexos EFSB-Z-10\(1\)](#); [Eversource 2017 en 69-70](#)).<sup>146</sup> Después de la Decisión Final en [Eversource 2017](#), y antes del Procedimiento de Cambio de Proyecto, Eversource volvió a intercambiar parcelas con la Ciudad de Boston, asumiendo la propiedad del actual Sitio de Subestación, para abordar la Condición A en [Eversource 2017](#). [Eversource 2021 en 4](#).

A partir de esta historia, la Junta de Selección reconoce que la ciudad de Boston ha intentado servir de la mejor manera posible a los intereses de sus residentes, ya que inició, administró y completó las transacciones de terrenos que han conducido al emplazamiento de la subestación ahora aprobado. El expediente deja claro que la ciudad de Boston ha desempeñado un papel clave en el proceso de toma de decisiones, que ha durado una década, que ha conducido al uso ahora aprobado del nuevo emplazamiento para la subestación. El Siting Board también reconoce que la ciudad de Boston ha ejercido sus prerrogativas y su criterio en la gestión de la propiedad municipal. La Junta de Selección considera que este resultado refleja un equilibrio entre los beneficios y las cargas, tal y como los percibe y actúa la ciudad de Boston, en nombre del "interés beneficioso de los residentes de East Boston", tal y como se indica en los criterios de selección de la RFP de la ciudad de Boston.

A la vista de lo anterior, la Junta de Selección considera que las consideraciones sobre la distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y las cargas ambientales favorecen fuertemente a la Subestación y son coherentes con los principios de justicia ambiental articulados en la Ley de la Hoja de Ruta.

---

<sup>146</sup> La RFP emitida por la Ciudad de Boston, que ofrecía una servidumbre permanente para el sitio original en el lado este de la Parcela de la Ciudad, señaló que la RFP se adjudicaría a una entidad cuyo uso de la propiedad "incluya un propósito público para el interés beneficioso de los residentes de East Boston" ([Eversource 2017](#), [Exh. Bulk Attachment CF-3\(S-1\)\(1\)](#), en 123).

En cuanto a la exigencia de la Ley de la Hoja de Ruta de que la Junta considere "la participación significativa de todas las personas con respecto al desarrollo, la aplicación y el cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas medioambientales, incluidas las políticas sobre el cambio climático", la Junta de Clasificación ha descrito ampliamente sus actividades de participación pública. El cumplimiento de los requisitos de participación pública de la justicia ambiental/LAP en este procedimiento es quizás el área de mayor acuerdo entre la empresa, el CLF/GR y el BRG. El CLF/GR reconoció "que Eversource y la Junta han hecho progresos en la ampliación de la participación pública en el EFSB 22-01 programando la audiencia pública por la noche, proporcionando materiales traducidos, incluyendo las comunicaciones del Presidente, ofreciendo interpretación simultánea de inglés y español en las audiencias públicas y de pruebas, y grabando la información para publicarla en YouTube". BRG está de acuerdo con la evaluación de CLF/GR, y la empresa comparte la opinión de que la Junta de Administración ha cumplido con la Ley de la Hoja de Ruta y la Política de Justicia Ambiental en su conducción del procedimiento. La Junta de Administración agradece este reconocimiento de sus esfuerzos para garantizar el cumplimiento de los objetivos de justicia ambiental y LAP de proporcionar oportunidades significativas de participación en este procedimiento y eliminar las barreras lingüísticas a dicha participación.

En vista de lo anterior, la Junta de Ubicación considera que ha cumplido con todos los requisitos de justicia ambiental y LAP aplicables en este procedimiento, y que esta decisión es compatible con todas las políticas de justicia ambiental y LAP aplicables. Además, de conformidad con G. L. c. 164, § 69O, consideramos que la construcción y el funcionamiento de la instalación se ajustarán a las leyes, normas y reglamentos vigentes relacionados con la justicia medioambiental y el PAL y que no se requiere ninguna exención al respecto.

3. Conclusión sobre la conformidad con las leyes y el carácter razonable de la exención

La Junta de Clasificación considera que la construcción y el funcionamiento de la subestación se ajustarán a las leyes, ordenanzas, reglamentos y normas estatales y locales existentes. G.L. c. 164, § 69O.

G. Interés público, conveniencia o necesidad

De conformidad con G. L. c. 164, § 69O, la Junta de Asignación de Recursos debe emitir un dictamen con respecto al interés público, la conveniencia o la necesidad de exigir la construcción y el funcionamiento de la instalación. Las partes plantean varias cuestiones relativas al interés y la conveniencia públicos, incluyendo la solicitud de que la Junta tome en consideración las declaraciones públicas de los funcionarios elegidos y la oposición pública a la subestación, y que exija a Eversource la creación de un plan de contingencia para East Boston.

1. Posiciones de las partes

a) BRG

BRG argumenta que ha habido amplias acciones relacionadas con el interés público en relación con la subestación propuesta desde Eversource 2021, y que la Junta de Ubicación debe considerar esas acciones en sus deliberaciones ([Escrito de BRG en 24](#)). BRG cita una declaración pública hecha por el Fiscal General en respuesta a la decisión de la Junta de Ubicación en Eversource 2021,<sup>147</sup> y también la pregunta de votación no vinculante de la Ciudad de Boston en noviembre de 2021 ([Escrito de BRG en 24](#)). BRG solicita que la Junta de Ubicación considere las opiniones del Fiscal General, de los funcionarios electos locales y estatales, y de los votantes de la ciudad de Boston ([Escrito de BRG en 24](#)). BRG concluye que "la Junta no debería, en esta fase del procedimiento EFSB 21-01 [*sic*], llegar a una conclusión decisiva de que la subestación East Eagle propuesta es de interés público" ([Escrito de BRG en 24](#)).

BRG afirma que la solicitud y las pruebas del expediente demuestran que la subestación de East Eagle, tal y como se propone, no es coherente con la Ley de la Hoja de Ruta ni con la Ley de Costas de Massachusetts, ni con sus respectivos reglamentos y políticas ([Escrito de BRG en 23](#)).<sup>148</sup> BRG sostiene que las obligaciones de la empresa como compañía eléctrica exigen que la empresa prepare, y proporcione antes de una decisión de la Junta de Asignación, planes de contingencia para proporcionar un servicio eléctrico fiable a los residentes de East Boston, al aeropuerto de Logan y a las instalaciones que sirven al aeropuerto, así como a todos los demás usuarios

---

<sup>147</sup> See <https://twitter.com/MassAGO/status/1364026671129645057>.

<sup>148</sup> La Junta de Clasificación abordó la justicia ambiental y la Ley de la Hoja de Ruta en la Sección III.F.2, más arriba.

comerciales e industriales de East Boston (Escrito de BRG en 4). BRG sugiere además que estos planes de contingencia deben incluir una alternativa "con la subestación de East Eagle" (la propuesta actual) y una alternativa "sin la subestación de East Eagle", incluyendo la evaluación de un emplazamiento dentro del aeropuerto de Logan (Escrito de BRG en 4, 27).

b) CLF/GR

CLF/GR argumenta que, en los años transcurridos desde Eversource 2017, ha quedado claro que la subestación no es de interés, conveniencia o necesidad pública (Memorial de CLF/GR en 45). CLF/GR afirma que el término "interés público, conveniencia y necesidad" no se define en G.L. c. 164, § 69O o § 72 (CLF/GR Brief en 45). CLF/GR afirma que la Junta de Ubicación debe considerar todos los aspectos del interés, la conveniencia y la necesidad públicos, en consonancia con las declaraciones relativas a la revisión del Departamento de los casos de la Sección 72 (Memorial de CLF/GR en 45-46, citando Boston Edison Company v. Town of Sudbury, 356 Mass. 406, 419 (1969)).

CLF/GR cita una iniciativa electoral no vinculante de la ciudad de Boston en noviembre de 2021, en la que el 80 por ciento de los votantes de toda la ciudad votaron en contra de la subestación (Memorial de CLF/GR en 45-46; Memorial de Respuesta de CLF/GR en 24, citando Exh. CLF-GR-LE en 4).<sup>149</sup> CLF/GR también cita el testimonio del Concejal de Boston Louijeune, que afirma que la concesión del Certificado por parte de la Junta de Administración no sería de interés público, dada la "expresión democrática del interés público realizada por los residentes de Boston que votaron en la medida de votación consultiva de 2021", los impactos ambientales adversos de referencia del aeropuerto de Logan y otras actividades industriales y comerciales, y los riesgos para la salud y la seguridad pública de la subestación en la ubicación propuesta (Escrito de CLF/GR en 46). El CLF/GR también hace referencia al testimonio del senador Edwards y de GreenRoots en el sentido de que la Junta de Asignación debe considerar todos los aspectos del interés público, incluyendo la votación del referéndum, la historia de la

---

<sup>149</sup> Véase <https://www.boston.gov/news/city-boston-municipal-election-ballot-questions> en "Question 2". La medida electoral fue aprobada por unanimidad por resolución del Consejo Municipal de la Ciudad de Boston. El total de votos final para la Medida de Asesoramiento en la Votación fue: SÍ: 19.787 votos 16,25% NO: 101.953 votos 83,75%.

oposición de la comunidad y las expresiones de oposición de los funcionarios electos al sopesar el interés público ([Memorial del CLF/GR en 46-47](#); [Memorial de Respuesta del CLF/GR en 24-25](#)).

El CLF/GR argumenta que si la Junta de Asignación hubiera denegado las peticiones de Eversource en el procedimiento subyacente, habría permitido la posibilidad de convertir el emplazamiento de la subestación de acuerdo con los Planes de Espacios Abiertos de la Ciudad de Boston (Memorial de Contestación del CLF/GR en [23-24](#)). CLF/GR afirma que la concesión del Certificado impondría otra carga medioambiental y eliminaría la oportunidad de obtener un beneficio medioambiental, en contra de G.L. c. 30, §§ 62, 62K (Escrito de réplica de [CLF/GR en 24](#)).

CLF/GR reitera su argumento, también expuesto anteriormente en la Sección III.E, de que la construcción y operación de la subestación propuesta en el barrio de Eagle Hill plantea problemas de seguridad y salud pública, y por lo tanto no es de interés público ([Memorial de CLF/GR en 47](#)). CLF/GR rechaza el argumento de Eversource de que la Junta ya ha determinado que el proyecto es de interés público, dado que las evaluaciones anteriores de la Junta de Ubicación del Proyecto no se hicieron en el contexto de los "15 marcos legales" para los 15 permisos que se están considerando en este procedimiento (Memorial de [Respuesta de CLF/GR en 25](#)). El CLF/GR vuelve a solicitar que la Junta de Clasificación reconsidere ubicaciones alternativas para la subestación (Memorial de Contestación del [CLF/GR en 23-24](#)).

c) Empresa

La empresa afirma que la Junta de Asignación de Recursos revisó exhaustivamente la necesidad, el coste, las alternativas del proyecto, las alternativas de trazado y los impactos ambientales del proyecto y determinó que el proyecto contribuiría a un suministro de energía fiable para la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible ([escrito de la empresa en 90](#), citando a [Eversource 2017 en 167-171](#); [92-94](#)). Además, la empresa indica que la Junta de Ubicación determinó, de conformidad con G.L. c. 40A, § 3, que el Proyecto es necesario para garantizar la fiabilidad en el área del Proyecto, es superior a otros enfoques, y que las instalaciones propuestas están situadas en lugares que minimizan el coste y los impactos ambientales ([Memorial de la empresa en 91](#), citando [Eversource 2021 en 92-94](#)). Por último, la empresa señala la conclusión de la Junta de Ubicación de que la necesidad de la subestación es sensible al tiempo ([Company Brief en 91](#), citando [Eversource 2017 en 163](#) y [Eversource 2021 en](#)

96. Eversource entonces concluye que la Junta de Ubicación ya ha hecho las conclusiones de interés público, conveniencia y necesidad requeridas por G.L. c. 164, § 69O (4) y debe reiterar esas conclusiones de nuevo en esta Decisión ([Company Brief en 91](#)).

Eversource afirma que los argumentos de CLF/GR y BRG malinterpretan la obligación fundamental de la empresa como compañía eléctrica, tal y como se define en G.L. c. 164, § 1, y la obligación de la Junta de Asignación de Plazas de garantizar un suministro fiable de energía para los residentes y las empresas del estado, de conformidad con G.L. c. 164, §§ 69K-69O (Memorial de Contestación de la Empresa en [43-44](#)). La empresa caracteriza el argumento de CLF/GR como tal: que el Consejo de Administración debe elevar los intereses locales por encima de todas las demás consideraciones, incluida la necesidad de infraestructura eléctrica (Memorial de respuesta de la empresa en [44](#)). La empresa argumenta que si ese fuera el caso, las infraestructuras energéticas esenciales rara vez se construirían a tiempo y la fiabilidad del sistema de transmisión eléctrica se vería afectada ([Company Brief en 44](#)). La compañía rechaza la sugerencia de BRG de que se exija a Eversource que prepare un plan de contingencia para proporcionar un servicio fiable a East Boston (incluyendo una evaluación de un emplazamiento en el aeropuerto de Logan), ya que sólo perpetúa los retrasos que han dado lugar al presente procedimiento (Escrito de réplica de la compañía, [en 45](#)).

## 2. Análisis y resultados

Después de llevar a cabo una amplia revisión de la necesidad del proyecto, de las alternativas del proyecto y de las rutas alternativas, de los posibles impactos ambientales y de la coherencia con ciertas políticas de la Commonwealth, la Junta de Ubicación encontró en el procedimiento subyacente que, tras el cumplimiento de las condiciones específicas establecidas en [Eversource 2021](#), la construcción y el funcionamiento de la subestación propuesta es necesaria y proporcionará un suministro de energía fiable para la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible, de acuerdo con las obligaciones legales de la Junta de Ubicación en virtud de G.L. c. 164, § 69H. [Eversource 2021 en 94](#). La Junta de Ubicación encontró que el Proyecto es necesario, servirá a la conveniencia pública y es consistente con el interés público general, bajo G.L. c. 164, § 72. [Eversource 2021 en 96](#). La Junta de Ubicación encontró además que el interés público general en la construcción del Proyecto supera los impactos locales adversos identificables. Ver [Eversource 2017 en 150](#) y [Eversource 2021 en 93](#). En

consecuencia, la Junta de Ubicación encontró que el Proyecto es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público. Véase Eversource 2021 en 96.

Además, en el procedimiento de modificación del proyecto, la Junta de Clasificación determinó que: (1) la Compañía demostró que se califica como una corporación de servicio público; (2) la Compañía demostró que el uso propuesto de la tierra o estructura es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público; y (3) la Compañía estableció que requiere exenciones de la ordenanza o estatuto de zonificación. Véase Eversource 2021 en 96. El Consejo de Administración concedió las exenciones individuales y la exención global solicitada por Eversource del Código de Zonificación de Boston para la subestación en el nuevo emplazamiento. Id. Al conceder esas exenciones, la Junta de Asignación de Recursos reconoció la necesidad de la exención de zonificación concedida para autorizar la construcción y el funcionamiento de la infraestructura energética necesaria, de conformidad con la Sección 6 del Capítulo 665 de las Leyes de 1956 para Boston,

El Siting Board señala que el poder legislativo estableció el Siting Board (y su predecesor) con importantes poderes para conceder los permisos estatales y locales necesarios para los proyectos aprobados cuando se enfrentan a un retraso injustificado, a la denegación o a condiciones que impiden de forma injustificada que el proyecto sirva a la necesidad pública. En el primer caso del Tribunal Judicial Supremo en el que se defendió un certificado emitido por la Junta de Colocación para una instalación de generación, el Tribunal consideró la intención y el propósito del estatuto, que consiste en parte en garantizar que las juntas locales no utilicen su poder sobre las licencias y los permisos para frustrar las necesidades de la comunidad en general de un suministro de energía fiable, asequible y respetuoso con el medio ambiente. Agawam, 437 Mass. en 828. Véase Alliance II en 663, 674; Winchester, 98 Mass. App. Ct. 1101, 150 N.E. 3d 1146 (2020). Si bien los resultados de la votación no vinculante de la ciudad de Boston en noviembre de 2021, tal y como están redactados, demuestran que la mayoría de los que votaron en Boston no están a favor de la subestación en su ubicación actual, la ubicación fue el resultado de un proceso de revisión adjudicativa exhaustivo, en el que se consideraron de forma completa y justa las alternativas de ubicación, y la decisión no fue apelada. Si una decisión final de la Junta de Ubicación puede ser efectivamente revocada por una medida electoral local no vinculante, las conclusiones del Tribunal Judicial Supremo en Agawam no tendrían ningún significado, y los propósitos para los que la Junta recibió la autoridad de certificación por la legislatura se verían

irremediablemente dañados. La Junta de Clasificación señala que la subestación también satisface las necesidades de fiabilidad eléctrica de los residentes de Chelsea, y las opiniones de estos residentes no necesariamente se reflejan en una votación no vinculante realizada en un municipio diferente.

La Junta de Asignación de Cargos examinó y determinó que el interés público exige la construcción del proyecto para satisfacer las necesidades de fiabilidad de la zona de Chelsea/East Boston. Además, basándose en la revisión de la necesidad de la instalación expuesta anteriormente en esta Decisión, la Junta de Asignación de Recursos ha considerado que dicha necesidad es inmediata. Dada la decisión de conceder el certificado y la inminente construcción de la subestación, no vemos la necesidad ni el beneficio del plan de contingencia sugerido por BRG. A la hora de determinar el interés público, la Junta de Clasificación ha tenido en cuenta los beneficios y los impactos, y ha sopesado múltiples factores y la información proporcionada en cada uno de los tres procedimientos relacionados con la subestación de East Boston. Nada de lo que consta en el presente procedimiento modifica las conclusiones de la Junta de Asignación, y la Junta de Asignación vuelve a considerar que la subestación es de interés, conveniencia y necesidad públicos.<sup>150</sup>

#### H. Representación del esfuerzo de buena fe

De acuerdo con G.L. c. 164, § 69L(A)(4), uno de los elementos requeridos de una solicitud es:

una declaración del solicitante sobre el *esfuerzo de buena fe* realizado por el solicitante para obtener de las agencias estatales y de los gobiernos locales las licencias, permisos y otras aprobaciones reglamentarias requeridas por la ley para la construcción o el funcionamiento de la instalación.

(Énfasis añadido). Véase también, [Exelon en 34-35](#); [Cape Wind en 7, nota 8; 31-32](#).

Si bien la Sección 69O no exige una constatación de esfuerzos de buena fe para conceder un certificado (véase la Sección IV.A, más arriba), la Junta de Ubicación reconoce la importancia de los esfuerzos de buena fe de un solicitante para trabajar con las comunidades afectadas a fin de

---

<sup>150</sup> Las condiciones que se impondrán como parte del Certificado se abordan en la Sección IV, más adelante.

obtener los permisos que requiere. Por lo tanto, revisamos las acciones de la empresa para obtener las aprobaciones locales necesarias para construir el proyecto.

1. Posiciones de las partes<sup>151</sup>

BRG argumenta que Eversource ha cumplido con las normas mínimas de esfuerzos de buena fe en la búsqueda de las aprobaciones de la ciudad de Boston ([Escrito de BRG en 25](#)). BRG también hace referencia a las comunicaciones de la senadora Edwards con la empresa, tal y como las describe la senadora en su testimonio previo, y afirma que la respuesta de la empresa a la senadora fue incompatible con las políticas de la Junta de Administración y las expectativas de las partes que comparecen ante la Junta ([Escrito de BRG en 25](#)).

Eversource afirma que la empresa ha demostrado su pleno cumplimiento del requisito de la Junta de Administración de buena fe para obtener los permisos necesarios antes de presentar su solicitud de certificado a la Junta de Administración ([escrito de la empresa en 92, citando el documento EV-1, en 10-17, 19-22](#)). En apoyo de esta afirmación, la empresa señala el testimonio de su director de proyecto, la información detallada proporcionada en relación con los expedientes de los organismos de la ciudad de Boston a los que solicitó permisos, su éxito en la obtención de determinados permisos y sus esfuerzos de divulgación en la comunidad ([escrito de la empresa en 92, citando el documento EV-1, anexo 48](#)).

Eversource afirma que: "Desde el inicio del Proyecto y continuando con los esfuerzos de la Compañía para obtener los permisos locales, el equipo del Proyecto de la Compañía ha actuado constantemente de manera razonable, diligente y de buena fe para obtener sus permisos locales y para abordar las preocupaciones de la comunidad de una manera que es consistente con la aprobación del Proyecto por parte de la Junta de Ubicación" ([Memorial de la Compañía en 48-49](#)). Además, la empresa argumenta que las pruebas de sus esfuerzos presentadas en este procedimiento demuestran que ha actuado de buena fe y que ha cumplido con los requisitos de la Junta de Clasificación que exigen que (1) un solicitante proporcione a la autoridad encargada de conceder los permisos información suficiente para emitirlos; o (2) que demuestre que los esfuerzos para

---

<sup>151</sup> CLF/GR no presentó argumentos sobre las declaraciones de los esfuerzos de buena fe de Eversource.

solicitar el permiso son inútiles o poco razonables dadas las circunstancias (Memorial de la empresa en [3738-](#), citando [Footprint en 26](#) y [Cape Wind en 7 n.8; 2829-](#)).

## 2. Análisis y resultados

La necesidad de que el solicitante haga una declaración sobre sus esfuerzos de buena fe en su solicitud se discutió en la historia legislativa de los estatutos que establecieron la Junta de Ubicación. Véase House No. 6190, Third Report of the Massachusetts Electric Power Plan Siting Commission en 25 (30 de marzo de 1974).

"El requisito de 'esfuerzo de buena fe' pone a las empresas sobre aviso de cuál es el estándar por el que deben registrarse, a la vez que elimina las reclamaciones frívolas. Además, al exigir que las compañías eléctricas revelen los permisos y aprobaciones que ya han obtenido, este proyecto de ley de emplazamiento manifiesta una clara intención de que no se conceda un certificado a un solicitante que no haya hecho un esfuerzo sustancial para obtener las licencias, permisos y otras aprobaciones reglamentarias necesarias."

A la luz del lenguaje de la Sección 69L que un solicitante hace un esfuerzo de buena fe para obtener los permisos que se pretende incluir en un certificado, y la historia legislativa citada anteriormente, el precedente de la Junta de Sentencia requiere consistentemente que los solicitantes busquen los permisos necesarios antes de solicitar un certificado, excepto en circunstancias limitadas. Véase, por ejemplo, [Exelon en 35](#); [Footprint en 25-26](#); [Cape Wind en 31-34](#). Este requisito no obliga a un solicitante a pedir todos los permisos antes de solicitar un certificado, ya que puede haber factores que hagan que la solicitud de un permiso concreto no sea razonable o sea inútil dadas las circunstancias. [Exelon en 35](#). Sin embargo, el solicitante debe hacer un esfuerzo sustancial para obtener las aprobaciones requeridas y describir esos esfuerzos en su solicitud de certificado.

La historia de este proyecto abarca varios años. El proyecto ha sido objeto de una revisión administrativa ante esta agencia desde la presentación inicial de la solicitud del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea ante la Junta de Asignación de Recursos en 2014. Además, la empresa ha participado en diversas actividades de obtención de permisos con los municipios afectados, así como con diversas agencias estatales, desde al menos 2014. Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que la empresa ha dedicado una cantidad significativa de tiempo y esfuerzo para obtener las aprobaciones para este proyecto, tanto estatales como locales.

Eversource ha señalado el testimonio de su director de proyecto en relación con los esfuerzos de la empresa para obtener los permisos necesarios de la ciudad de Boston, la ciudad de Chelsea y el MassDEP. La empresa afirma que el director de proyecto de la empresa dio fe de la exactitud de las declaraciones de hecho contenidas en la solicitud de la empresa y de los esfuerzos razonables y de buena fe de la empresa para obtener todos los permisos locales para los que la empresa solicita un certificado (Exh. EV- 2, att. 48). La empresa solicitó todos los permisos incluidos en su solicitud de certificado. La empresa proporcionó una lista de los permisos estatales y locales restantes<sup>152</sup> necesarios para la construcción y el funcionamiento de la subestación, así como una descripción del estado de cada permiso (Exh. EFSB-P-12(S1)). La empresa también proporcionó solicitudes de permisos para los permisos que se pedía que se incluyeran en el certificado, pruebas de que se habían obtenido con éxito ciertos permisos locales y pruebas de los esfuerzos de la empresa para abordar las preocupaciones planteadas por las autoridades de permisos locales para los permisos locales que aún no se habían obtenido (Exh. EV-1, en 12-17, 19-22). Eversource también señala sus esfuerzos de divulgación en la comunidad con una variedad de partes interesadas para recopilar información sobre el Proyecto y la Subestación a lo largo del proceso de permisos, incluyendo el proceso del Capítulo 91 en MassDEP y las reuniones celebradas con los residentes y organizaciones de la comunidad de East Boston (Exh. EFSB-G-1; Tr. 2, en 227-230). Véase [Eversource 2017 en 159-160](#).

Por estas razones, el Siting Board considera que la empresa ha actuado de buena fe al solicitar los permisos para este proyecto. En nuestra conclusión sobre la buena fe, el Siting Board toma nota de los diversos compromisos asumidos por la empresa en el procedimiento subyacente y en este procedimiento para seguir trabajando con los residentes locales y las organizaciones comunitarias. Nada en esta decisión sustituye la responsabilidad de la empresa de seguir colaborando con estas entidades.

---

<sup>152</sup> El Sr. Petersile declaró que la empresa no incluyó ciertos permisos necesarios para la construcción y el funcionamiento de la subestación que habitualmente se obtienen poco antes del inicio de la construcción y que suelen obtener los contratistas que actúan en nombre de la empresa (Tr. 1, en 42-45).

### I. Decisión sobre la solicitud

La Junta de Clasificación ha realizado las cuatro constataciones necesarias para expedir el certificado de conformidad con el artículo 69O. Específicamente, la Junta de Ubicación ha encontrado que: (1) el proyecto es necesario y la subestación sigue siendo la mejor alternativa disponible para satisfacer la necesidad identificada de forma fiable, con un impacto mínimo sobre el medio ambiente y al menor coste posible; (2) la construcción y el funcionamiento de la subestación son compatibles con las consideraciones de protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad pública; (3) la construcción y el funcionamiento de la subestación se ajustarían a las leyes, ordenanzas, estatutos, normas y reglamentos estatales o locales existentes; y (4) la emisión de un certificado serviría al interés, la conveniencia y la necesidad públicos. Además, la Junta de Clasificación ha determinado que la empresa ha actuado de buena fe al solicitar los permisos para este proyecto. Las conclusiones de la Junta de Asignación de Recursos apoyan la concesión de un Certificado para el Proyecto, de modo que pueda construirse, y la Junta de Asignación de Recursos concede por la presente dicho Certificado .

### J. Alcance del certificado

Como se ha indicado en la sección I.A.2, Eversource ha solicitado un Certificado compuesto que incluye 14 permisos separados identificados por la empresa como necesarios para la construcción y el funcionamiento del proyecto. El Consejo de Administración considera a continuación cuáles de estos permisos deben incluirse en el Certificado.<sup>153</sup>

---

<sup>153</sup> El Siting Board solicitó a cada uno de los organismos estatales y locales que normalmente expedirían los permisos solicitados por la empresa para su inclusión en el Certificado que proporcionasen información relacionada con dichos permisos, incluyendo los propósitos para la expedición de los mismos, el proceso seguido por dicho organismo en la revisión de un permiso, la oportunidad de participación pública en el proceso y las condiciones específicas que dicho organismo desearía incluir como parte de un permiso que podría ser expedido a través del proceso de Certificado. Véanse, por ejemplo, los Exhs. [EFSB-BP-1](#) a [EFSB-BP-5](#); [EFSB-WSC-5](#); [EFSB-WSC-1](#) a [EFSB-WSC-15](#). El Consejo de Administración incluyó las condiciones específicas de los permisos de la BWSC y del Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Boston en los permisos incluidos como parte del Certificado.

1. Posiciones de las partes

a) CLF/GR

CLF/GR no aportó argumentos sobre el alcance del Certificado compuesto, pero argumentó que la Junta de Administración debe aplicar las normas relacionadas con la Ley de la Hoja de Ruta y las preocupaciones de justicia ambiental en la revisión de los permisos solicitados y denegar la solicitud de Certificado de la Compañía ([Memorial de CLF/GR en 2-3](#)).

b) BRG

BRG argumenta que el expediente no apoya la emisión de un Certificado compuesto ([Escrito de BRG en 9-17](#); [Escrito de Respuesta de BRG en 5-6](#)). BRG afirma que se ha desarrollado nueva información significativa y que las circunstancias han cambiado sustancialmente desde los dos procedimientos subyacentes, de manera que las pruebas del expediente actual no apoyan las conclusiones requeridas para emitir el Certificado solicitado ([id.](#)). BRG también impugna la posición de la empresa de que los permisos y aprobaciones de la ciudad de Boston han sido denegados o retrasados indebidamente, afirmando que no se han impuesto condiciones gravosas ni se han exigido elementos no reglamentarios a la empresa ([Escrito de respuesta de BRG en 22](#)). BRG argumenta, basándose en sus conclusiones relativas al proceso de concesión de permisos de la ciudad de Boston, que la base de la Junta de Asignación no debería incluir ningún permiso ni aprobación de la ciudad de Boston en esta coyuntura ([Escrito de BRG en 25-26](#); [Escrito de respuesta de BRG en 22](#)).

c) Empresa

Eversource argumenta que la Junta de Emplazamiento debe emitir un certificado "en forma de un compuesto de todos los permisos, aprobaciones o autorizaciones individuales que serían necesarios para la construcción y el funcionamiento de la instalación de generación" y, por lo tanto, cualquier certificado concedido debe incluir cada uno de los permisos solicitados ([Memorial de la empresa en 93-96](#), [citando](#) G.L. c. 164, § 69K; [Memorial de respuesta de la empresa en 44](#)). La empresa afirma que la normativa sobre certificados de la Junta de Administración establece que si la solicitud se refiere a más de un permiso, la Junta de Administración puede emitir un

certificado con respecto a todos esos permisos *o a menos de todos*. 980 CMR 6.05(3) (énfasis añadido); véase también [Exelon en 38-39](#); <sup>154</sup>[Keyspan en 45](#).<sup>155</sup> ([Escrito de la empresa en 94](#)).

## 2. Análisis y resultados

El Siting Board señala que la empresa ha eliminado de la lista de permisos solicitados la aprobación de los humedales en virtud de la Ordenanza de Humedales de Boston, ya que dicho permiso es definitivo y ya no se puede recurrir (Exhs. [EFSB-P-2\(S2\)](#); [EFSB-P12\(S1\)](#); [Escrito de la empresa en 93](#)). Las demás partes no han expresado ninguna objeción a este cambio. Por lo tanto, la Junta de Ubicación ha eliminado la aprobación de los humedales relacionada con la Ordenanza de Humedales de Boston de la lista de permisos solicitados por Eversource y no aborda dicho permiso en la presente Decisión.

El Siting Board concede el Certificado que se adjunta en el Anexo A. Como parte del Certificado, la Junta de Ubicación otorga los siguientes permisos y aprobaciones:

1. Una aprobación para los edificios y estructuras que se construyen o modifican a menos de 100 pies de un parque o vía pública, de acuerdo con la Sección 7-4.11 del Código Municipal de Boston, normalmente emitida por el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Boston;
2. Aprobación de una servidumbre peatonal de la calle Cóndor, que autoriza el acceso público a lo largo de partes de una acera que se extiende a una propiedad privada; normalmente la emite la Comisión de Mejoras Públicas de la ciudad de Boston;
3. Aprobación de concesiones de ubicación para nuevos bancos de conductos, canalizaciones y pozos de registro en una vía pública (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street y Chelsea Street), que autorizan la instalación de infraestructuras de servicios públicos en una ubicación concreta en una vía pública, emitida normalmente por la Comisión de Mejoras Públicas de la ciudad de Boston;
4. Una aprobación de un Plan de Reparación Específico para la calle Cóndor, que autoriza el trabajo/repación de una acera pública, incluyendo un corte de acera para el acceso de vehículos, la instalación de árboles de calle propuestos, la reubicación de una farola y bocas de incendio y la restauración de la acera, ordinariamente emitida por la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston;

---

<sup>154</sup> Como señala la empresa, en la decisión de Exelon, el Consejo de Administración se negó a conceder once permisos. Véase [Exelon en 39-40](#); [Woburn-Wakefield en 63-64](#).

<sup>155</sup> Como la empresa señaló en sus escritos, en el caso de [Keyspan](#), la Junta se negó a conceder dos permisos. La Junta ordenó entonces a la empresa que solicitara y tratara de obtener esos dos permisos de las agencias respectivas. Véase [Keyspan en 45](#).

5. La aprobación de un permiso de cimentación, que autoriza la construcción de cimientos de edificios y estructuras; y un permiso de construcción, que autoriza la construcción de edificios y estructuras, expedido normalmente por el Departamento de Servicios de Inspección de la Ciudad de Boston;
6. La aprobación de un permiso de excavación de calles (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street, Saratoga Street y Chelsea Street), que permite a la empresa abrir la calle mediante la excavación y obtener detalles de la policía para el control del tráfico, que normalmente emite el Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Boston;
7. Una aprobación de un permiso de ocupación de calles/anillos (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street y Chelsea Street), que permite la instalación de bancos de conductos y la conexión con el alcantarillado y los desagües pluviales, emitida normalmente por el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston;
8. Aprobación de un permiso de ocupación de acera (calle Córdor); que permite la instalación de bancos de conductos y la conexión con el alcantarillado y los desagües pluviales dentro de las zonas de acera, expedido normalmente por el Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Boston;
9. La aprobación de un permiso de aguas pluviales de construcción, que aprueba el vertido de aguas pluviales de una obra de construcción a las aguas de los Estados Unidos dentro de la ciudad de Boston, normalmente emitido por la Comisión de Agua y Alcantarillado de la ciudad de Boston;
10. La aprobación de un permiso de descarga de aguas de construcción, que aprueba la descarga de aguas subterráneas de una obra de construcción a la infraestructura de la ciudad de Boston, normalmente emitido por la Comisión de Agua y Alcantarillado de Boston;
11. Aprobación de una solicitud de servicios generales necesaria para conectar los servicios de agua o alcantarillado a un sitio, normalmente emitida por la Comisión de Agua y Alcantarillado de Boston;
12. La aprobación de un permiso de ocupación de la calle (Willow Street), que permite a la empresa ocupar un espacio en la calle para un propósito específico y obtener detalles de la policía para el control del tráfico, ordinariamente emitido por el Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Chelsea;
13. Una aprobación de una Licencia de Vías Navegables G.L. c. 91 ("Capítulo 91") de conformidad con el Capítulo 91 y sus reglamentos de aplicación en 310 CMR 9.00, que autoriza las estructuras en las tierras de marea rellenas y fluyentes de la Commonwealth, que normalmente emite el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts; y
14. Una aprobación de una Orden de Condiciones de Sustitución bajo la Ley de Protección de Humedales de Massachusetts, G.L. c.131, § 40, y 310 CMR 10.00, que autoriza el trabajo dentro de las áreas de recursos de humedales jurisdiccionales sujetas a la WPA, normalmente emitida por el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts.

Dentro del otorgamiento de los permisos individuales incluidos en esta Decisión, la Junta de Ubicación ha incluido condiciones específicas consistentes con los requisitos individuales de la agencia para esos permisos y aprobaciones y que la Compañía está obligada a incluir en su construcción y operación de la Subestación. Además, se ordena a la Empresa que cumpla con todas las condiciones de [Eversource 2017](#) y [Eversource 2021](#), según lo modificado aquí.

#### IV. CONCLUSIÓN

El Siting Board acepta la petición inicial y concede la solicitud de NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy de un Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público, de conformidad con G.L. c. 164, §§ 69K-69O. El Certificado concedido es una aprobación que equivale a 14 de los permisos originalmente solicitados.

Además, la Junta de Ubicación aprueba la modificación de la Condición U para garantizar que cualquier retraso potencial en la capacidad de la Compañía para obtener la información oportuna de la BPDA con respecto al diseño de la fachada no presente un elemento adicional de retraso en la construcción oportuna de la Subestación consistente con [la Condición U de Eversource 2021](#). El Consejo de Administración opta por hacer la siguiente adición a la Condición U: Una vez completado el proceso de diseño de la fachada de la comunidad por parte de la Compañía, ésta proporcionará el diseño final propuesto a la BPDA para que haga sus aportaciones. La empresa tendrá en cuenta las aportaciones adicionales de la BPDA. En caso de que la BPDA no responda en un plazo de 30 días a partir de la recepción del diseño, la empresa podrá proceder al diseño final de la fachada, que se basará en las aportaciones recibidas en su proceso público. El Consejo de Administración espera además que el diseño final sea coherente con los proporcionados al Consejo de Administración en este procedimiento, a menos que la empresa proporcione una justificación adicional en su presentación de cumplimiento. La empresa deberá presentar el diseño final a la Junta de Selección.

Además, el Siting Board ordena a la empresa que proporcione una actualización sobre su presentación de la Declaración de Solución Permanente con Condiciones al MassDEP y su plan para implementar la Limitación de Actividad y Uso para el sitio.

El Certificado se adjunta a esta Decisión como Anexo A, incluyendo los anexos 1-14. La concesión del Certificado está condicionada al cumplimiento por parte de Eversource de todas las condiciones incluidas en el mismo.



---

Donna C. Sharkey, Esq.  
Presidenta del Consejo de Administración

Con fecha 30 de noviembre de 2022

**Apéndice A: Subestación con diseño potencial de terracota**  
(Vista desde el parque infantil de la Legión Americana)



Fuente: [RR-EFSB-11\(2\)](#).

Nota: Este es un concepto de diseño solamente. El diseño final se elegirá en colaboración con la comunidad y puede variar.



04A/D.P.U. 14-153A/14- 154A (2021) ("Eversource 2021"). Además de la subestación, el proyecto incluye dos líneas de transmisión de 115 kilovoltios entre dos subestaciones existentes de la empresa: (1) una línea de aproximadamente 3,2- millas desde la subestación Mystic de la empresa en Everett hasta la subestación; y (2) una línea de aproximadamente 1,5 millas desde la subestación hasta la subestación Chelsea de la empresa en Chelsea. Actualmente, las dos líneas se han construido y se pusieron en funcionamiento el 17 de septiembre de 2020.

Este Certificado autoriza a Eversource a construir y operar el Proyecto, incluyendo la Subestación en la ubicación de East Boston, tal como fue aprobado por el Siting Board en Eversource 2021.

## II. APROBACIONES

Este Certificado contiene las siguientes aprobaciones (colectivamente, "Aprobaciones"):

1. Una aprobación para los edificios y estructuras que se construyen o modifican a menos de 100 pies de un parque o vía pública, de acuerdo con la Sección 7-4.11 del Código Municipal de Boston, normalmente emitida por el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Boston (la aprobación de Parques y Recreación de Boston);
2. Una aprobación de una servidumbre peatonal de la calle Cóndor, normalmente emitida por la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston (colectivamente, con las aprobaciones enumeradas como 3 y 4 a continuación, las aprobaciones PIC de Boston);
3. Una aprobación de concesiones de ubicación para nuevos bancos de conductos, conductos y pozos de registro en una vía pública (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street y Chelsea Street), emitida normalmente por la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston;
4. Una aprobación de un plan de reparación específico para la calle Condor, emitida normalmente por la Comisión de Mejoras Públicas de la ciudad de Boston;
5. Una aprobación del permiso de cimentación, que autoriza la construcción de los cimientos del edificio y de la estructura; y un permiso de construcción, que normalmente emite el Departamento de Servicios de Inspección de la Ciudad de Boston;
6. Aprobación de determinados permisos de excavación de calles (calle Condor, calle East Eagle, calle Glendon, calle Lexington, calle Shelby, calle Saratoga y calle Chelsea), expedidos habitualmente por el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston;
7. Una aprobación de un permiso de ocupación de calles/manzanas (calle Condor, calle East Eagle, calle Glendon, calle Lexington, calle Shelby y calle Chelsea), expedido normalmente por el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston;
8. La aprobación de un permiso de ocupación de acera (calle Cóndor), que normalmente emite el Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Boston;

9. La aprobación de un permiso de aguas pluviales para la construcción, normalmente emitido por la Comisión de Agua y Alcantarillado de la ciudad de Boston;
10. La aprobación de un permiso de descarga de aguas residuales para la construcción, normalmente emitido por la Comisión de Agua y Alcantarillado de la ciudad de Boston;
11. Una aprobación de una solicitud de servicios generales, normalmente emitida por la Comisión de Agua y Alcantarillado de la ciudad de Boston;
12. La aprobación de un permiso de ocupación de la calle (calle Willow), emitido normalmente por el Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Chelsea;
13. Una aprobación de una Licencia de Vías Navegables G.L. c. 91 de acuerdo con el Capítulo 91 y sus regulaciones de implementación en 310 CMR 9.00, ordinariamente emitida por MassDEP; y
14. Aprobación de una orden de condiciones de sustitución en virtud de la Ley de protección de los humedales de Massachusetts, emitida normalmente por el MassDEP.

### III. CONDICIONES

La concesión de este Certificado y de cada una de las Aprobaciones por parte de la Junta de Clasificación está sujeta a las siguientes condiciones:

1. Eversource debe cumplir todas las condiciones de Eversource 2017 y Eversource 2021.
2. Eversource tiene la obligación absoluta de construir la subestación de conformidad con todos los aspectos del proyecto presentados y aprobados por la Junta de Ubicación en Eversource 2017, Eversource 2021 y este Certificado. Eversource debe notificar a la Junta de Ubicación cualquier cambio que no sea una variación menor en la Subestación para que la Junta de Ubicación pueda determinar si debe investigar más sobre un cambio en particular. Eversource debe proporcionar a la Junta de Ubicación suficiente información sobre los cambios en la subestación para que la Junta de Ubicación pueda tomar estas determinaciones.
3. Eversource proporcionará una copia de este Certificado, incluyendo todos los Anexos, a su contratista general antes de comenzar la construcción de la Subestación.
4. De acuerdo con G.L. c. 164, § 69K, este Certificado cumple con el requisito de que Eversource obtenga la aprobación de todos los permisos estatales y locales restantes necesarios para construir y operar la Subestación. Ninguna agencia estatal o local exigirá ninguna aprobación, consentimiento, permiso, certificado o condición para la construcción, operación o mantenimiento de la Subestación. Ningún organismo estatal o local impondrá o hará cumplir ninguna ley, ordenanza, reglamento o norma, ni tomará ninguna medida ni dejará de tomar ninguna medida que retrase o impida la construcción, el funcionamiento o el mantenimiento de la Subestación.

5. De acuerdo con G.L. c. 164, § 69K, la parte del Certificado que se relaciona con asuntos dentro de la jurisdicción de una agencia estatal o local será aplicada por dicha agencia como si hubiera sido otorgada directamente por dicha agencia.
6. Cualquier recurso contra la decisión de certificación de la Junta de Emplazamiento se presentará de acuerdo con G.L. c.25, § 5, y G.L. c. 164, § 69P.
7. Eversource presentará este Certificado ante los City Clerks de Boston y Chelsea.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 1****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE LA CIUDAD DE BOSTON****APROBACIÓN DE LA COMISIÓN DE PARQUES Y ACTIVIDADES RECREATIVAS DE CONFORMIDAD CON LA SECCIÓN 7-4.11 DEL CÓDIGO MUNICIPAL DE BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones de Energía (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de una aprobación de la Comisión de Parques y Recreación de la Ciudad de Boston para edificios y estructuras que se construyen o modifican a menos de 100 pies de un parque o vía pública de conformidad con la Sección 7-4.11 del Código Municipal de Boston. Esta aprobación autoriza la construcción de una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y ha sido aprobada por la Junta de Asignación de Recursos en el caso NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022), a menos de 30 metros de un parque de la ciudad de Boston.
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Parques y Actividades Recreativas de la Ciudad de Boston y con otros funcionarios municipales, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Emplazamiento y esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 2****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE LA SERVIDUMBRE PEATONAL DE LA CALLE  
CONDOR DE LA COMISIÓN DE MEJORAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, el Energy Facilities Siting Board (el "Siting Board") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de una servidumbre peatonal de Condor Street de la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston. Esta Aprobación autoriza la aceptación de una servidumbre peatonal a lo largo de una nueva subestación eléctrica en un terreno de propiedad de la Compañía en East Boston que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y ha sido aprobada por la Junta de Asignación de Recursos en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston y con otros funcionarios municipales, según corresponda, en relación con el trabajo realizado en virtud del Certificado de la Junta de Ubicación y de esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

**ANEXO 3****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE SUBVENCIONES DE UBICACIÓN DE LA  
COMISIÓN DE MEJORAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE  
BOSTON**

1. En virtud de la autoridad que le confiere G.L. c. 164, §§ 69K-69O, el Consejo de Ubicación de Instalaciones Energéticas (el "Consejo de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de las concesiones de ubicación de la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston, de conformidad con G.L. c. 166, § 22, para nuevos bancos de conductos de distribución, conductos y pozos de registro en seis vías públicas (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street y Chelsea Street. Esta aprobación autoriza las concesiones de ubicación necesarias para entregar la nueva fuente de suministro a los clientes de East Boston desde la subestación, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle- Chelsea, y ha sido aprobada por la Junta de Ubicación en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14- 154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston y con otros funcionarios municipales, según corresponda, en relación con el trabajo realizado en virtud del Certificado de la Junta de Ubicación y de esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 4****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UN PLAN DE REPARACIÓN ESPECÍFICO PARA LA CALLE CONDOR DE LA COMISIÓN DE MEJORAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de una aprobación de un plan de reparación específico para la acera colindante con la Subestación en Condor Street de la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston. Esta Aprobación autoriza un plan de reparación específico para la acera en relación con la construcción de una nueva subestación eléctrica en un terreno de propiedad de la Compañía en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por el Siting Board en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Mejoras Públicas de la Ciudad de Boston y con otros funcionarios municipales, según corresponda, en relación con el trabajo realizado en virtud del Certificado de la Junta de Ubicación y de esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 5****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UNA LICENCIA DE AGUAS G.L. c. 91 DEL DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE MASSACHUSETTS**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de una Licencia de Vías Navegables de G.L. c. 91 del Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts, de conformidad con G.L. c. 91 y los reglamentos de aplicación en 310 C.M.R. § 9.00. Esta aprobación autoriza la construcción y el funcionamiento de una nueva subestación eléctrica, situada dentro de terrenos de mareas rellenas en un terreno propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por la Junta de Emplazamiento en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite con sujeción a los términos y condiciones del proyecto de licencia de vías navegables emitido por el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts el 3 de enero de 2022 (incorporado por referencia y que forma parte del presente documento), y en el certificado de impacto ambiental e interés público que se adjunta como anexo A a la decisión final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Protección Medioambiental de Massachusetts, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Emplazamiento y esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 6****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UNA ORDEN FINAL DE CONDICIONES  
DEL DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE  
MASSACHUSETTS**

1. En virtud de la autoridad que le confiere G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de una Orden Final de Condiciones del Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts ("MassDEP"), de conformidad con G.L. c. 131, § 40 y las normas de aplicación en 310 C.M.R. § 10.00. Esta aprobación autoriza la construcción y el funcionamiento de una nueva subestación eléctrica en una zona de amortiguación sujeta a la jurisdicción del MassDEP en virtud de la Ley estatal de protección de los humedales en un terreno de propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del Proyecto de fiabilidad Mystic-Eagle-Chelsea, y ha sido aprobada por la Junta de emplazamiento en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones de la Orden de Condiciones Suplementaria emitida por el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts el 29 de octubre de 2021 (incorporada por referencia y que forma parte del presente), y en el Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Protección Medioambiental de Massachusetts, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Emplazamiento y esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta

Energéticas

Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 7****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE LOS PERMISOS DE CIMENTACIÓN Y  
CONSTRUCCIÓN DEL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS DE  
INSPECCIÓN DE LA CIUDAD DE BOSTON**

1. De acuerdo con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") Aprobaciones en lugar de Permisos de Cimentación y Construcción del Departamento de Servicios de Inspección de la Ciudad de Boston, de acuerdo con el Código de Construcción del Estado, 780 CMR. Esta aprobación autoriza la construcción y el funcionamiento de una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del proyecto de fiabilidad Mystic-Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por la Junta de Selección en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14- 153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite con sujeción a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Servicios de Inspección de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.



---

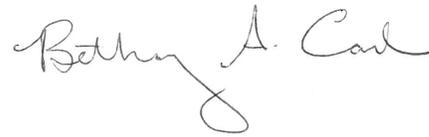
Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 8****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE PERMISOS DE EXCAVACIÓN DE CALLES DEL  
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE  
BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, el Energy Facilities Siting Board (el "Siting Board") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de Permisos de Excavación de Calles del Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston para la instalación de un nuevo banco de conductos de distribución, conductos y pozos de registro en seis vías públicas (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street, Saratoga Street y Chelsea Street). Esta aprobación autoriza los permisos necesarios para entregar la nueva fuente de suministro a los clientes de East Boston desde una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por el Siting Board en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022). Esta aprobación también autoriza las aperturas de calles necesarias para conectar con las instalaciones de la Comisión de Agua y Alcantarillado de Boston.
2. Esta aprobación se emite con sujeción a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.
4. Eversource deberá tener una fianza y un seguro.
5. Eversource firmará anualmente una declaración jurada Mattocks-Higgins de seguridad en el lugar de trabajo y la presentará al Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Boston.

A handwritten signature in black ink that reads "Bethany A. Card". The signature is written in a cursive style with a large, looping initial 'B'.

---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas  
30 de noviembre de 2022

**ANEXO 9****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE LOS PERMISOS DE OCUPACIÓN DE CALLES/MANZANAS DEL DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, el Energy Facilities Siting Board (el "Siting Board") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de Permisos de Ocupación de Calles y Arquetas del Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston para la instalación de un nuevo banco de conductos de distribución, conductos y arquetas en seis vías públicas (Condor Street, East Eagle Street, Glendon Street, Lexington Street, Shelby Street, Saratoga Street y Chelsea Street). Esta aprobación autoriza los permisos necesarios para entregar la nueva fuente de suministro a los clientes de East Boston desde una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por el Siting Board en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite con sujeción a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.
4. Eversource deberá tener una fianza y un seguro.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 10****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UN PERMISO DE OCUPACIÓN DE ACERAS DEL  
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE  
BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de un Permiso de Ocupación de Aceras del Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston. Esta Aprobación autoriza la ocupación de una parte de la acera de Condor Street durante la ejecución del plan de reparación específico para una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la Compañía en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por el Siting Board en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de acuerdo con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.
4. Eversource no trabajará durante las inclemencias del tiempo.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 11****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UN PERMISO DE CONSTRUCCIÓN DE AGUAS  
PLUVIALES DE LA COMISIÓN DE AGUA Y ALCANTARILLADO DE  
LA CIUDAD DE BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de un Permiso de Construcción de Aguas Pluviales de la Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston. Esta aprobación autoriza los vertidos durante la construcción de una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la empresa en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y ha sido aprobada por la Junta de Asignación de Recursos en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación, incluyendo si el Proyecto infiltra un volumen de escorrentía igual a 1 pulgada de lluvia multiplicada por la huella total del área impermeable propuesta en el sitio.
4. Eversource actualizará su plan de emplazamiento anualmente y lo presentará a la Comisión de Agua y Alcantarillado de la ciudad de Boston.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 12****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UN PERMISO DE DESCARGA DE AGUA DE CONSTRUCCIÓN DE LA COMISIÓN DE AGUA Y ALCANTARILLADO DE LA CIUDAD DE BOSTON**

1. De conformidad con su autoridad en virtud de G.L. c. 164, §§ 69K-69O, la Junta de Ubicación de Instalaciones de Energía (la "Junta de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de un Permiso de Descarga de Desagüe de Construcción de la Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston. Esta Aprobación autoriza los vertidos de desagüe durante la construcción de los bancos de conductos necesarios para suministrar la nueva fuente de abastecimiento a los clientes de East Boston desde una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la Compañía en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por la Junta de Emplazamiento en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14- 153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.
4. Eversource solicitará un permiso de construcción presentando una Notificación de Intención a la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos al menos dos días antes de la actividad de construcción prevista (desbroce, nivelación o arranque). Todas las partes con responsabilidad diaria en las operaciones de la obra deberán solicitar los co-permisos de la Notificación de Intención.
5. Eversource deberá entender y cumplir las condiciones del permiso de construcción. El cumplimiento del permiso general de construcción significa que Eversource tiene un plan de contaminación de aguas pluviales ("SWPP") que aborda todos los requisitos del permiso, que Eversource mantiene el plan en el sitio, registra todas las inspecciones y resultados y actualiza el plan, según sea necesario.

6. Eversource desarrollará un SWPP antes de presentar la Notificación de Intención a la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos y conservará el SWPP en el sitio y presentará una copia a
7. Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston. Eversource revisará los consejos para desarrollar y mantener un SWPP.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 13****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UNA SOLICITUD DE SERVICIOS GENERALES DE LA COMISIÓN DE AGUA Y ALCANTARILLADO DE LA CIUDAD DE BOSTON**

1. En virtud de la autoridad que le confiere G.L. c. 164, §§ 69K-69O, el Consejo de Ubicación de Instalaciones Energéticas (el "Consejo de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de una Solicitud de Servicios Generales de la Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston. Esta Aprobación autoriza la conexión de líneas municipales de agua y aguas pluviales y la reubicación de una boca de incendios durante la construcción y operación de una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la Compañía en East Boston, que forma parte del Proyecto de Confiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y ha sido aprobada por la Junta de Ubicación en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con la Comisión de Agua y Alcantarillado de la Ciudad de Boston, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.
4. Eversource deberá cumplir con el permiso general de construcción de la Agencia de Protección Ambiental.



Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

**ANEXO 14****NSTAR ELECTRIC COMPANY D/B/A EVERSOURCE ENERGY, EFSB 22-01****CERTIFICADO DE IMPACTO AMBIENTAL E INTERÉS PÚBLICO****APROBACIÓN EN LUGAR DE UN PERMISO DE OCUPACIÓN DE CALLES DEL  
DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE  
CHELSEA**

1. En virtud de la autoridad que le confiere G.L. c. 164, §§ 69K-69O, el Consejo de Ubicación de Instalaciones Energéticas (el "Consejo de Ubicación") concede por la presente a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy ("Eversource" o la "Compañía") una Aprobación en lugar de un Permiso de Ocupación de Calles del Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Chelsea. Esta Aprobación autoriza la ocupación de una parte de Willow Street en Chelsea para acceder a una boca de inspección en relación con la construcción y el funcionamiento de una nueva subestación eléctrica en un terreno propiedad de la Compañía en East Boston, que forma parte del Proyecto de Fiabilidad Mystic-East Eagle-Chelsea, y que ha sido aprobado por la Junta de Selección en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB-14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-04A/D.P.U. 14-153A/14-154A (2021); y NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
2. Esta aprobación se emite sujeta a las condiciones del Certificado de Impacto Ambiental e Interés Público que se adjunta como Anexo A a la Decisión Final en NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01 (2022).
3. Eversource mantendrá una comunicación continua con el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Chelsea, según corresponda, en relación con el trabajo realizado de conformidad con el Certificado de la Junta de Ubicación y esta Aprobación.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

30 de noviembre de 2022

APROBADO por el voto de la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas en su reunión del 29 de noviembre de 2022, por los miembros presentes y votantes. Votando a favor de la Decisión Tentativa enmendada: Bethany A. Card, Secretaria de la Oficina Ejecutiva de Asuntos Energéticos y Medioambientales, Presidenta de la Junta de Selección; Matthew Nelson, Presidente del Departamento de Servicios Públicos; Cecile M. Fraser, Comisionada del Departamento de Servicios Públicos; Patrick C. Woodcock, Comisionado del Departamento de Recursos Energéticos; Jonathan Cosco, Consejero General y designado por el Secretario de la Oficina Ejecutiva de Vivienda y Desarrollo Económico; Joseph C. Bonfiglio, Miembro Público; Brian Casey, Miembro Público; votando en contra de la Decisión Tentativa así modificada: Crystal Johnson, Miembro Público.



---

Bethany A. Card, Presidenta  
Junta de Emplazamiento de Instalaciones

Energéticas

Con fecha del 30 de noviembre de 2022

La parte agraviada podrá apelar ante el Tribunal Judicial Supremo cualquier decisión, orden o fallo final de la Junta de Ubicación mediante la presentación de una petición escrita en la que solicite que la orden de la Junta de Ubicación sea modificada o anulada en su totalidad o en parte. Dicha petición de apelación deberá ser presentada ante la Junta de Ubicación dentro de los veinte días siguientes a la fecha de notificación de la decisión, orden o fallo de la Junta de Ubicación, o dentro del plazo adicional que la Junta de Ubicación pueda conceder previa solicitud presentada antes de la expiración de los veinte días siguientes a la fecha de notificación de dicha decisión, orden o fallo. Dentro de los diez días siguientes a la presentación de dicha petición, la parte apelante deberá presentar la apelación ante el Tribunal Judicial Supremo con sede en el condado de Suffolk, presentando una copia de la misma ante el secretario de dicho tribunal. Leyes generales de Massachusetts, capítulo 164, sección 69P; capítulo 25, sección 5.