

**JUNTA DE UBICACIÓN DE INSTALACIONES
ENERGÉTICAS DE LA MANCOMUNIDAD DE
MASSACHUSETTS**

Petición de SouthCoast Wind Energy LLC de)
conformidad con G.L. c. 164 § 69J para la)
aprobación de la construcción de instalaciones de)
transmisión en Massachusetts) EFSB 22-04
para la entrega de energía de un recurso de)
generación de energía eólica marina ubicado en)
aguas federales al sistema de transmisión regional)
en Brayton Point en la ciudad de Somerset,)
Massachusetts)

petición de SouthCoast Wind Energy LLC de)
conformidad con)
G.L. c. 164 § 72 para la Autoridad para Construir y)
Operar Nuevas Instalaciones de Transmisión para la) D.P.U. 22-67
Entrega de Energía desde un Recurso de Generación)
de Energía Eólica Marina Ubicado en Aguas)
Federales al Sistema de Transmisión Regional en)
Brayton Point en la Ciudad de Somerset,)
Massachusetts)

Petición de SouthCoast Wind Energy LLC de)
conformidad con G.L. c. 40A, § 3 para exenciones)
individuales e integrales de la operación de la)
ordenanza de zonificación de la ciudad de Somerset)
para la Construcción y Operación de Nuevas) D.P.U. 22-68
Instalaciones de Transmisión para la Entrega de)
Energía de un Recurso de Generación de Energía)
Eólica Marina Ubicada en Aguas Federales a la)
Comunidad Regional)
Sistema de transmisión en Brayton Point en la ciudad)
de Somerset, Massachusetts)

DECISIÓN TENTATIVA

Robert J. Shea
Presidente 20 de
septiembre de 2024

Sobre la decisión:
Timothy J. Reilly
Nathaniel Strosberg
Andrew Greene

La Junta de Emplazamiento traduce materiales a otros idiomas para ayudar a las personas con dominio limitado del inglés. La Junta Organizadora ha intentado razonablemente proporcionar una traducción precisa del material original, pero debido a los matices en la traducción a un idioma extranjero, pueden existir ligeras diferencias. Si bien la Junta ha proporcionado versiones traducidas, la versión en inglés es la versión oficial de

la decisión de la Junta Parcelaria.

ASPECTOS:

Eric K. Runge, Esq.
Gemma Cashman, Esq.
William M. Pezzoni, Esq.
Day Pitney LLP
Una calle federal, piso 29
Boston, MA 02110

y

Margaret Czepiel, Esq.
Day Pitney LLP
555 Calle 11
Washington, DC 20004
PARA: Peticionario de SouthCoast
Wind Energy LLC

Mark R. Rielly, Esq.
Compañía de energía de Nueva Inglaterra, que opera
bajo el nombre comercial de National Grid, 40
Sylvan Road
Waltham, MA 02451

y

David S. Rosenzweig, Esq.
Erika J. Hafner, Esq.
Keegan Werlin LLP
99 Calle Principal
Boston, MA 02110
PARA: Compañía de energía de Nueva Inglaterra que
opera bajo el nombre comercial de National Grid
Interventor

George X. Pucci, Esq.
KP Law, P.C.
101 Arch Street, piso 12
Boston, MA 02110
PARA: Interventor de la
ciudad de
Somerset

Adam P. Kahn, Esq.
Zachary Gerson, Esq.
Aaron Lang, Esq.
Foley Hoag LLP
Puerto Marítimo Oeste
155 Bulevar del Puerto
Boston, MA 02210
PARA: Commonwealth Wind LLC
Participante Limitado

Kathy Souza
Calle Pocasset 130
Somerset, MA 02725
Participante limitado

Nicole McDonald
30 Camino de los
Almirantes
Somerset, MA 02725
Participante limitado

Patrick W. McDonald
30 Admirals Way
Somerset, MA 02725
Participante limitado

Lloyd R.
Mendes, 46 Calle
Anawan
Somerset, MA 02725
Participante limitado

Tabla de contenidos

Resumen de la decisión provisional.....	v
I. Introducción	1
A. Descripción del proyecto propuesto	1
B. Acciones Relacionadas.....	7
1. Revisión ambiental de MEPA y BOEM.....	7
2. Acuerdos de compra de energía.....	10
3. Junta de emplazamiento de instalaciones energéticas de Rhode Island	11
C. Antecedentes Procesales de las Actuaciones de la Junta de Emplazamiento	12
II. Jurisdicción y Norma de Revisión bajo G.L. c. 164, § 69J.....	17
III. Necesidad del proyecto propuesto	18
A. Norma de revisión	18
B. Posición de la empresa	20
1. La empresa aboga por un cambio en el estándar de necesidad	20
2. La empresa afirma que el proyecto es necesario	21
3. Variación notada.....	27
C. Posiciones de las partes.....	28
D. Análisis y hallazgos.....	28
1. Solicitud de la Compañía para Cambiar el Estándar de Revisión de Necesidad.....	28
2. Necesidad basada en el estándar de necesidad actual.....	31
3. Variación notada.....	33
E. Moción de la ciudad para suspender o desestimar los procedimientos.....	34
1. Moción y respuesta de la ciudad.....	34
2. Oposición de Commonwealth Wind a la moción de suspensión.....	35
3. Respuesta de la empresa a la moción de suspensión y respuesta superior	36
4. Fallo sobre la moción de suspensión	37
IV. Enfoques alternativos para satisfacer las necesidades identificadas.....	39
A. Norma de revisión	39
B. Alternativas consideradas.....	39
C. Análisis y hallazgos.....	44
V. Selección de ruta.....	46
A. Norma de revisión	46
B. Enfoque de la empresa para la selección de rutas	46
1. Introducción	46
2. Posibles puntos de interés.....	47
3. Selección de rutas candidatas	50
4. Sitios de estaciones convertidoras	56
5. Análisis de rutas y puntuación.....	56
6. Diversidad geográfica.....	63
7. Costar	64
8. Fiabilidad	65
9. Conclusión de la empresa sobre la selección de rutas	65
C. Análisis y hallazgos.....	66

	Página
VI. Análisis de los impactos del proyecto.....	69
A. Norma de revisión	69
B. Descripción de los elementos del proyecto	70
1. Rutas de cable de exportación en alta mar y ubicaciones de aterrizaje	70
2. Rutas de cable terrestre e interconexión de red	72
3. Estación convertidora	73
C. Cables de exportación en alta mar e impactos de aterrizaje.....	74
1. Construcción de cables de exportación en alta mar.....	74
2. Construcción de recaladas	76
3. Impactos ambientales	78
D. Impactos en tierra	115
1. Impactos en la interconexión de cables y redes terrestres	115
2. Impactos de la estación convertidora.....	141
E. Costar.....	164
F. Fiabilidad.....	165
G. Conclusiones.....	166
VII. Coherencia con las políticas del Commonwealth	166
A. Norma de revisión	166
B. Posición de la empresa	166
1. Políticas de Salud.....	166
2. Políticas de Protección del Medio Ambiente	168
3. Uso de Recursos y Políticas de Desarrollo	192
C. Análisis y hallazgos.....	193
1. Políticas de Salud.....	193
2. Políticas de Protección del Medio Ambiente	194
3. Uso de Recursos y Políticas de Desarrollo	206
VIII. Análisis bajo G.L. c. 40A, § 3 – Exenciones de zonificación individuales	207
A. Norma de revisión	207
B. Corporación de Servicios Públicos	208
1. Norma de revisión	208
2. Posición de la empresa	209
3. Análisis y conclusiones sobre la Corporación de Servicios Públicos	210
C. Conveniencia y Bienestar Público.....	211
1. Norma de revisión	211
2. Posición de la empresa	212
3. Análisis y conclusiones sobre la conveniencia y el bienestar públicos.....	213
D. Exenciones individuales requeridas	215
1. Norma de revisión	215
2. Usos "prohibitivos" vs "permisivos" en la ordenanza de zonificación de Somerset	216
3. Descripción de las exenciones solicitadas, posiciones de las partes, análisis y conclusiones	217
4. Consulta con la Municipalidad y Condiciones Solicitadas	231
E. Conclusión sobre la Solicitud de Exenciones de Zonificación Individuales	242

	Página
IX. Exención Integral de Zonificación.....	244
A. Norma de revisión	244
B. Posición de la empresa	245
C. Análisis y Hallazgos sobre la Exención Integral de Zonificación	247
X. Análisis bajo G.L. c. 164, § 72	248
A. Norma de revisión	248
B. Análisis y hallazgos.....	249
XI. Conclusiones en el marco del artículo 61	249
XII. Decisión.....	251

Abreviaturas

AUL	Limitaciones de actividad y uso
BMP	Mejores Prácticas de Gestión
BOEM	Oficina de Gestión de la Energía Oceánica
BUAR	MA Junta de Recursos Arqueológicos Subacuáticos
<u>Decisión Cape Wind de 2005</u>	Cape Wind Associates, LLC y Commonwealth Electric Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 02-2 (2005)
CEC	Centro de Energía Limpia de MA
CECP	Plan de Energía Limpia y Clima de MA
CFR	Código de Regulaciones Federales
CMP	Plan de Gestión de la Construcción
CMR	Regulaciones del Código de Massachusetts
CO2	Dióxido de carbono
Compañía	Energía Eólica de la Costa Sur LLC
CRMC (en inglés)	Consejo de Administración de Recursos Costeros de RI
CZM	Oficina de Gestión de Zonas Costeras de MA
DbA	Decibelios ponderados A
DEIR	Borrador del Informe de Impacto Ambiental (MEPA)
DEIS	Borrador de Declaración de Impacto Ambiental (BOEM)
Departamento	Departamento de Servicios Públicos
DGA	Área geográfica designada
DMF (en inglés)	MA División de Pesquerías Marinas
DPA	Zona portuaria designada
DPU (Unidad de protección de datos)	Departamento de Servicios Públicos de Massachusetts
EDC	Empresa Distribuidora Eléctrica
Efecto EEE	Oficina Ejecutiva de Energía y Medio Ambiente de Massachusetts Asuntos
EFSB	Junta de emplazamiento de instalaciones de energía de Massachusetts
EIR	Informe de Impacto Ambiental (MEPA)

EJ	Justicia Ambiental
EMF	Campos eléctricos y magnéticos
ENF	Formulario de Notificación Ambiental (MEPA)
EPA	Agencia de Protección Ambiental de EE. UU.
Ej.	Exhibir
FEIR	Informe Final de Impacto Ambiental (MEPA)
FEIS	Declaración Final de Impacto Ambiental (BOEM)
GCC	Conductores de continuidad de tierra
GCEP (en inglés)	Proyecto de energía del Gran Cambridge, <u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy</u> , EFSB 22-03/D.P.U. 22-21 (2024)
G.L. c.	Capítulo de Leyes Generales de MA
GEI	Gases de efecto invernadero
GW	Gigavatio
GWSA (en inglés)	Ley de Soluciones al Calentamiento Global de 2008
Disco duro	Perforación direccional horizontal
HVAC	Corriente alterna de alto voltaje (cable de transmisión)
HVDC	Corriente continua de alto voltaje (cable de transmisión)
ICNIRP	Comisión Internacional de Protección contra las Radiaciones No Ionizantes
ISO-NE	Operador de sistema independiente – Nueva Inglaterra
Kops	Puntos clave de observación
Kv	Kilovoltio
LCS	Tierras que contienen mariscos
LSCSF	Tierras sujetas al flujo de tormentas costeras
LSP	Sitio Licenciado Profesional
LUO	Tierra bajo el océano
MassDEP	MA Departamento de Protección Ambiental
MassDOT	Departamento de Transporte de MA
Vida silvestre masiva	MA División de Pesca y Vida Silvestre
MCP	Plan de contingencia de Massachusetts

MEPA	Ley de Política Ambiental de Massachusetts (Oficina)
MF	Campos magnéticos
MHC	Comisión Histórica de Massachusetts
Cabo Medio Proyecto de confiabilidad	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy,</u> FESB 19-06/D.P.U. 19-142/143 (2022)
MW	Megavatio
NAVD88	Datum vertical de América del Norte
NEPOOL	Grupo de energía de Nueva Inglaterra
NHESP (en inglés)	Programa de Patrimonio Natural y Especies en Peligro de Extinción
NMFS (en inglés)	Servicio Nacional de Pesca Marina
NNSR	Revisión de la nueva fuente de incumplimiento de la EPA
NOI	Aviso de intención
Nox	Óxidos de nitrógeno
NPDES (en inglés)	Sistema Nacional de Eliminación de Vertidos Contaminantes
OCSLA	Ley de Tierras de la Plataforma Continental Exterior
OECC	Offshore Export Cable Corridor
OGF	Planta de generación eólica marina SouthCoast
OMP	Plan de Gestión Oceánica de Massachusetts
OSP	Plataforma de subestación en alta mar
PCH	Audiencia de Comentarios Públicos
PCW (en inglés)	<u>Park City Wind LLC,</u> EFSB 20-01/D.P.U. 20-56/20-57 (2023)
POI	Punto de interconexión
PM	Partículas
PPA	Acuerdo de compra de energía
QMA	Arqueólogo marino titulado
RA	Área de la ribera
RIDEM	Departamento de Gestión Ambiental de Rhode Island
RIEFSB	Junta de emplazamiento de instalaciones energéticas de Rhode Island
RMAT	Equipo de acción ResilientMASS
Herramienta RMAT	Herramienta de Estándares de Diseño de Resiliencia Climática RMAT

CAÑ	Registro de Decisión
A	(BOEM) Número de
REM	seguimiento de la liberación
O	Derecho de paso
RTN	Energía Eólica de la Costa Sur LLC
SCW (en inglés)	
Secretario	Secretario de la Oficina Ejecutiva de Energía de Massachusetts y Asuntos Ambientales
SFEIR	Informe de Impacto Ambiental Suplementario (MEPA)
Tablero de emplazamiento	Junta de emplazamiento de instalaciones de energía de Massachusetts
SO2	Dióxido de azufre
SPCC	Plan de Prevención, Control y Contramedidas para Derrames
SSU	Especial, sensible y único
TJB	Bahía conjunta de transición
TMP	Plan de Gestión del Tráfico
JUGUETE	Época del año
Tr.	Transcripción
TSS	Sólidos Suspendidos Totales
URAM	Medida de reducción relacionada con los servicios públicos
USACE	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU.
USCG	Guardia Costera de EE. UU.
USFWS (Servicio de Protección Económica de los Estados Unidos)	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.
<u>Viento de la viña</u>	<u>Vineyard Wind LLC</u> , EFSB 17-05/D.P.U. 18-18/18-19 (2019)
VOC	Compuestos orgánicos volátiles
WDU	Uso dependiente del agua
WHOI	Instituto Oceanográfico Woods Hole
WPA	Ley de Protección de Humedales de MA
WTG	Generador de turbina eólica

Resumen de la decisión provisional

La Decisión Tentativa recomienda la aprobación con condiciones de las líneas de transmisión eléctrica y la estación convertidora propuestas por SouthCoast Wind LLC ("SCW" o "Compañía") (en conjunto, el "Proyecto") que conectarían la instalación de generación de energía eólica marina propuesta por SCW a la red eléctrica de Nueva Inglaterra en la subestación Brayton Point de National Grid en Somerset, Massachusetts. Dos cables de energía marina de corriente continua ("CC") de 320 kilovoltios ("kV") comenzarían en el Área de Arrendamiento en aguas federales (30 millas al sur de Martha's Vineyard), donde SCW construiría hasta 147 generadores de turbinas eólicas, con hasta 2.400 megavatios ("MW") de capacidad de generación, aunque el Proyecto actual está diseñado para transmitir 1.200 MW. Los cables costa afuera de 113 millas de largo incluirían 90.5 millas en aguas federales, 20.4 millas en aguas de Rhode Island (incluido un cruce en Aquidneck Island, Rhode Island) y 2.1 millas dentro de aguas de Massachusetts (solo las partes de Massachusetts están sujetas a la revisión de la Junta de Emplazamiento de Instalaciones Energéticas de Massachusetts). Después de tocar tierra en Massachusetts, las líneas continuarían 0.6 millas bajo tierra en Brayton Point hasta la nueva estación convertidora de corriente continua a corriente alterna ("CC a CA") de SCW, y luego continúe 0.2 millas bajo tierra hasta la subestación Brayton Point de 345 kV existente. El sitio de Brayton Point fue anteriormente la ubicación de la planta de energía de carbón más grande de Nueva Inglaterra, que fue cerrada y desmantelada en 2017.

Inicialmente seleccionada para proporcionar 1.204 MW de energía eólica a las empresas de distribución eléctrica de Massachusetts, SCW solicitó la aprobación del Departamento de Servicios Públicos ("DPU") para rescindir los contratos en junio de 2023 citando la inflación, los problemas de la cadena de suministro y los aumentos de los costes de financiación que afectaban a la industria eólica marina de Estados Unidos. La DPU aprobó la rescisión del contrato en septiembre de 2023. En marzo de 2024, SCW volvió a presentar ofertas para vender su energía a las empresas de distribución eléctrica de Connecticut, Massachusetts y Rhode Island en un proceso de licitación multiestatal. La gobernadora Maura Healey y el Departamento de Recursos Energéticos de Massachusetts anunciaron el 6 de septiembre de 2024 que Massachusetts había seleccionado 1.087 MW de capacidad de SCW y el gobernador de Rhode Island, Dan McKee, anunció la selección de Rhode Island de 200 MW. Tras el anuncio a principios de septiembre, SCW está negociando contratos con las compañías de distribución eléctrica para la revisión de DPU y la Comisión de Servicios Públicos de Rhode Island. La Decisión Tentativa determina que el Proyecto es necesario sobre la base de indicadores de progreso del proyecto, y considera que el Proyecto es consistente con las políticas energéticas y ambientales del Commonwealth. La Decisión Tentativa incluye un requisito para la emisión final por parte de la Oficina de Gestión de Energía Oceánica de los Estados Unidos ("BOEM") de la aprobación de su Registro de Decisión antes de que SCW pueda comenzar la construcción del Proyecto.

La Compañía consideró varias ubicaciones potenciales para el sitio de recalada del Proyecto, la interconexión de la subestación, las rutas terrestres y la estación convertidora, y evaluó la factibilidad, los impactos ambientales, la confiabilidad y el costo de las alternativas de ruta. La Decisión Tentativa concluye que la ruta del Proyecto propuesta por la Compañía y las ubicaciones del sitio satisfacen mejor la necesidad identificada de manera confiable, con un impacto ambiental mínimo, al menor costo posible. La Decisión Tentativa también recomienda la aprobación de una propuesta de SCW para instalar conductos de cable de repuesto en la llegada a tierra y en el banco de conductos de cable en tierra junto con el Proyecto, reduciendo así los costos a largo plazo y los impactos ambientales del aumento de las futuras entregas de energía eólica a Brayton Point desde el Área de Arrendamiento.

La Compañía se ha comprometido con un grupo diverso de partes interesadas y organizaciones comunitarias en la región para mejorar los beneficios ambientales y económicos del Proyecto para los residentes del área y las poblaciones de Justicia Ambiental ("EJ"). La Decisión Tentativa señala que SCW ha asumido compromisos sustanciales para el desarrollo de la fuerza laboral local y regional, la capacitación y las oportunidades de empleo en energía limpia/renovable como parte central de sus planes de desarrollo del Proyecto.

De conformidad con G.L. c. 164, § 69J, la Junta de Ubicación de Instalaciones de Energía de Massachusetts ("Junta de Ubicación") por la presente [APRUEBA], sujeto a las condiciones establecidas a continuación, la petición de SouthCoast Wind Energy LLC para construir líneas de transmisión eléctrica en alta mar y en tierra, bóvedas de transmisión subterráneas y una estación convertidora. De conformidad con G.L. c. 164, § 72, la Junta de Emplazamiento por la presente [APRUEBA], sujeto a las condiciones establecidas a continuación, la petición de SouthCoast Wind Energy LLC para una determinación de que las líneas de transmisión propuestas son necesarias, sirven a la conveniencia pública y son consistentes con el interés público. De conformidad con G.L. c. 40A, § 3, la Junta de Emplazamiento por la presente [OTORGA] exenciones de zonificación individuales y completas de los Estatutos de Zonificación de la Ciudad de Somerset en relación con las instalaciones de transmisión propuestas como se describe en este documento.

I. INTRODUCCIÓN

A. Descripción del proyecto propuesto

SouthCoast Wind Energy LLC ("SCW" o la "Compañía")¹ propone construir una serie de generadores de turbinas eólicas marinas y plataformas de subestaciones marinas (colectivamente, la Instalación de Generación Eólica Marina, "OGF") que se ubicarán en aguas federales (Exh. SW-1, en 1-1, 1-3).

El plan de la Compañía es que hasta 1.200 megavatios ("MW") del OGF se entreguen a la red eléctrica en un punto de interconexión ("POI") ubicado en la península de Brayton Point, en Somerset, Massachusetts ("Brayton Point" o la "Península") (Exhs. SW-1, en 1-2, 1-3; SW-3, en 1-2 y n.1, 2, 4, 6). El punto de interés y sus alrededores es la ubicación del antiguo Brayton Point

¹ La Compañía operaba bajo el nombre de "Mayflower Wind Energy LLC" (Exhs. SW-3, en 1; SW-4, en 1; SW-5, en 1). Mediante carta fechada el 1 de febrero de 2023, el abogado de la Sociedad informó a la Junta de Emplazamiento y a la lista de servicios que su nombre había sido cambiado a "Energía Eólica de la Costa Sur LLC." Cuando se presentaron las peticiones, la Compañía constituyó una empresa conjunta entre Shell New Energies US LLC y Ocean Winds North America LLC ("Ocean Winds") (Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); SW-3, en 3). Ocean Winds es una empresa conjunta entre EDP Renewables y ENGIE (Exh. SW-3, en 3). Mediante carta del 22 de marzo de 2024, el abogado de la Sociedad informó al Presidente de que SCW es ahora propiedad exclusiva de Ocean Winds.

Power Station, una instalación generadora de carbón y petróleo desmantelada en 2017 (Exh. SW-1, en 3-3, 3-4). En estos procedimientos consolidados, la Compañía busca la aprobación de la Junta de Emplazamiento para esa parte de las líneas de transmisión, una estación convertidora y la infraestructura relacionada que se encontraría dentro del Commonwealth (Exhs. SW-1, en 1-2, 1-3; SW-3, págs. 1 a 4).^{número arábigo}

La Compañía está buscando la aprobación de la siguiente infraestructura que es jurisdiccional para Massachusetts: (1) dos cables de energía de exportación en alta mar de corriente continua de alto voltaje ("HVDC"), cada uno con una capacidad nominal aproximada de 320 kilovoltios ("kV") y cableado de comunicaciones asociado instalado bajo aguas de Massachusetts (en conjunto, "Cables de exportación en alta mar"); (2) una ubicación de aterrizaje en Brayton Point con bóvedas de transición subterráneas donde los cables de exportación en alta mar llegarían a tierra; (3) dos cables de energía terrestres HVDC subterráneos, también con una capacidad aproximada de 320 kV, desde la llegada a tierra hasta la estación convertidora ("Cables terrestres"); (4) una nueva estación convertidora ubicada en la parte central del sitio de Brayton Point que convertiría la energía de HVDC de 320 kV en corriente alterna de alto voltaje ("HVAC") de 345 kV ("Estación Convertidora") para su transmisión al POI de Brayton Point; y (5) seis cables subterráneos de energía HVAC de 345 kV que interconectarían la Estación Convertidora a las instalaciones de transmisión de 345 kV existentes en el POI ("Interconexión a la Red") (Exh. SW-1, págs. 5-54). La Compañía también propone una Variación Observada, una mejora (descrita a continuación) que podría facilitar la posible entrega futura de 1.200 MW adicionales del área de arrendamiento costa afuera de SCW, por un total de 2.400 MW (Exh. SW-3, págs. 8 y 9).

Juntos, los Cables de Exportación Offshore (con la Variación Notada), los Cables Onshore, la Estación Convertidora y la Interconexión a la Red constituyen el "Proyecto". New England Power Company, que opera bajo el nombre comercial de National Grid ("National Grid") sería responsable de cualquier actualización o modificación necesaria para el POI, que es una subestación existente de 345 kV en Brayton Point, propiedad de National Grid y operada por ella (Exh. SW-1, pág. 110).

² La Junta de Emplazamiento no revisó el OGF (incluido el conjunto de turbinas, el equipo relacionado y una parte de la línea de transmisión) ya que estaría ubicado en aguas federales y, por lo tanto, está sujeto a la jurisdicción y revisión federales. Además, la Junta

de Emplazamiento no revisó la parte de las instalaciones de transmisión que se ubicarían en Rhode Island; estos estarán sujetos a la jurisdicción y revisión de Rhode Island.

El sitio de la propiedad de Brayton Point para el Proyecto es de aproximadamente trece acres de tierra arrendada, aproximadamente diez acres de los cuales estarían ocupados por la estación convertidora en tierra y 3.3 acres por las bahías de unión de transición ("TJB"), banco de conductos subterráneos en tierra y bóvedas de empalme (Exhs. SW-6, en 3-3, y Att. P, en 4; véase también, Company Brief, págs. 13 y 172). La Compañía, a través de una subsidiaria de propiedad absoluta, ha celebrado una Opción de Arrendamiento de Terreno con Brayton Point LLC para esta propiedad (RR-EFSB-25)(1)(Confidencial).³ El OGF se encuentra aproximadamente a 51 millas náuticas de la costa de Brayton Point, en Somerset (Exh. SW-1, págs. 2-6).⁴ No existe ninguna infraestructura eléctrica que sirva a las aguas federales donde se construiría el OGF (Exh. SW-1, págs. 2-6). Los cables de exportación en alta mar seguirían un corredor de cable de exportación en alta mar ("OECC") que pasaría a través de aguas federales y de Rhode Island y tocaría tierra inicialmente en la isla Aquidneck en Rhode Island (Exh. SW-1, en 1-2 a 1-5, 1-7 a 1-10).⁵ El OECC entraría en aguas de Massachusetts al suroeste de Brayton Point en la bahía de Mount Hope (Exh. SW-1, págs. 3-5). La Compañía proporcionó dos rutas alternativas por las cuales el cable de exportación en alta mar se acercaría a Brayton Point, tocaría tierra y continuaría en tierra hasta el punto de interés (Exh. SW-1, págs. 4-22).⁶

La ruta preferida de la Compañía, llamada la Ruta del Río Lee (ver Figura 2 a continuación), procede hacia el noreste desde las aguas de Rhode Island durante aproximadamente 2.1 millas a través de la Bahía de Mount Hope y

³ Los términos de esta opción son confidenciales de conformidad con una resolución de la Mesa Directiva de fecha 25 de junio de 2024.

⁴ La Compañía planea desarrollar instalaciones de generación costa afuera en esta área de arrendamiento que serían capaces de generar 2.400 MW (Exh. SW-1, en 1-1).

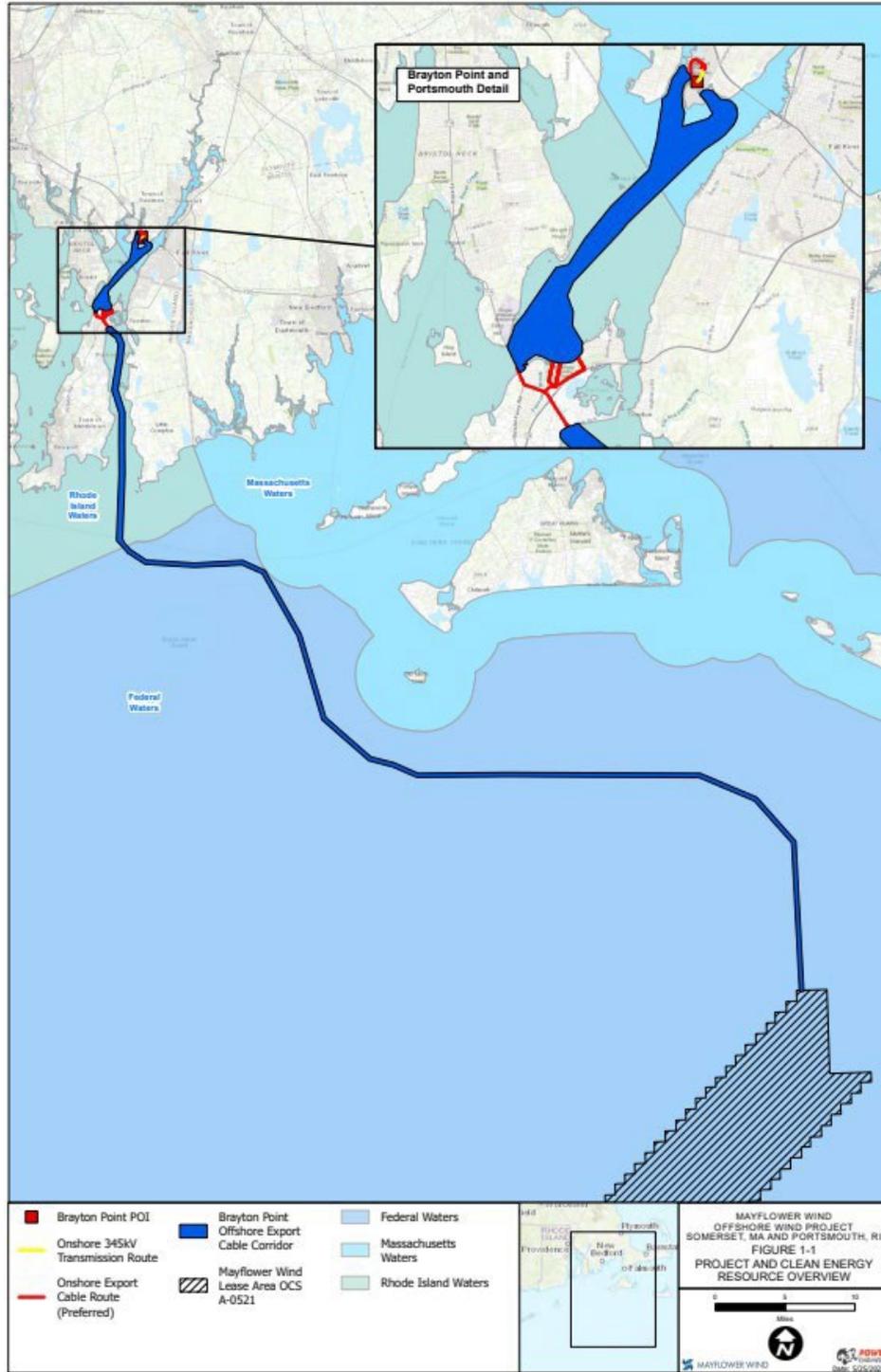
⁵ Partes de la ruta del cable de exportación en alta mar también atraviesan aguas y tierra de Rhode Island. La Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de Rhode Island está revisando sus instalaciones jurisdiccionales en su propio procedimiento: Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de Rhode Island SB-2022-02 (Exh.

- ⁶ La Junta de Emplazamiento tiene jurisdicción solo sobre aquellos aspectos del Proyecto ubicados en el Estado Libre Asociado o dentro de las aguas del estado de Massachusetts (Exh. SW-1, en 1-1; 1-3, 1-4; Resumen de la empresa, pág. 7). El OECC pasaría a través de aguas federales y de Rhode Island, haría una llegada intermedia a tierra en la isla Aquidneck en Rhode Island, y continuaría a través de aguas de Massachusetts (Exh. SW-1, en 1-2 a 1-5, 1-7 a 1-10). La Junta de Emplazamiento de Instalaciones Energéticas de Rhode Island tiene jurisdicción sobre las partes del Proyecto ubicadas dentro de ese estado (Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-G-10(S2)).

entra en la desembocadura del río Lee al oeste de Brayton Point (Exhs. SW-1, en 3-5; SW-4, a las 11; véase también la Figura 1 infra). Utilizando esta ruta, los Cables de Exportación Offshore tocarían tierra en el lado occidental de la Península (Exhs. SW-1, en 3-5; SW-4, a las 11; véase también la Figura 1 infra). La Ruta Alternativa Observada de la Compañía, llamada la Ruta del Río Taunton, procede hacia el noreste de las aguas de Rhode Island durante aproximadamente 2.4 millas a través de la Bahía de Mount Hope y entra en la desembocadura del Río Taunton al este de Brayton Point (Exhs. SW-1, en 3-6; SW-4, a las 11; véase también la Figura 1 infra). Utilizando esta ruta, los cables de exportación en alta mar tocarían tierra en el lado oriental de la Península (Exh. SW-1, en 3-6; SW-4, a las 11; véase también la Figura 1 infra).

Desde que tocó tierra, los cables terrestres tendrían una longitud aproximada de 0,6 millas a lo largo de la ruta del río Lee (para la ruta preferida de la compañía) y de 0,4 millas de largo a lo largo de la ruta del río Taunton (para la ruta alternativa notificada) hasta la estación convertidora (Exh. SW-1, en 1-8, 1-12, 3-5, 3-6). Los cables terrestres entrarían en el sitio de la estación convertidora desde el oeste o desde la esquina sureste; la interconexión de red de 0.2 millas saldría del sitio de la estación convertidora desde la esquina sureste conectándose al POI de la subestación de la red nacional y al sistema de transmisión regional (Exh. SW-1, en 1-10; 3-11).

Figura 1. Descripción general del proyecto.



Fuente: Exh. SW-2, Att. A, Figura 1-1.

Figura 2. Vista detallada de las rutas alternativas preferidas y notadas de la empresa en alta mar, recalada y en tierra.



Fuente: Exh. SW-2, Att. A, Figura 1-6.

La Variación Observada facilitaría la entrega de 1.200 MW adicionales de futura generación costa afuera mediante la instalación de conductos de repuesto en las recaladas y en las partes de cable terrestre tanto de la Ruta Preferida de la Compañía como de su Ruta Alternativa Observada (Exh. SW-1, en 1-1). Estos conductos serían capaces de acomodar un circuito adicional, que consta de dos cables de alimentación y el cableado de comunicaciones asociado (Exhs. SW-1, en 1-1 n.1, 5-2; SW-3, pág. 9). Se construirían dos conductos adicionales (de repuesto) de perforación direccional horizontal ("HDD") al tocar tierra, lo que requeriría dos pozos de salida adicionales (Exhs. SW-1, en 1-1 n.1; SW-3, pág. 9). La principal diferencia entre el Proyecto y la Variación Observada es el tamaño físico de la infraestructura subterránea (Exh. SW-1, págs. 4-19).

La Compañía también está buscando múltiples exenciones individuales de la Ordenanza de Zonificación de Somerset (Exh. SW-4, págs. 22 a 36). La Compañía afirma que estas exenciones son necesarias para construir y operar el Proyecto (Exh. SW-4, págs. 25 y 36). Además, la Compañía está buscando una

exención integral de zonificación de la operación de la Ordenanza de Zonificación de Somerset (Exh. SW-4, págs. 36 a 41).

B. Acciones Relacionadas

1. Revisión ambiental de MEPA y BOEM

El Proyecto y la infraestructura relacionada consisten en componentes ubicados tanto dentro de aguas federales y del Commonwealth, como en tierras terrestres dentro del Commonwealth (Exhs. SW-6, en 1-1, 1-2; SW-7, en 1, 2). Por lo tanto, el Proyecto y la infraestructura relacionada están sujetos a revisión ambiental tanto por parte de la Oficina de Gestión de Energía Oceánica ("BOEM"), en virtud de la Ley de Política Ambiental Nacional ("NEPA"), como por parte de la Oficina de la Ley de Política Ambiental de Massachusetts ("MEPA") (Exhs. SW-1, en 6-4 n.12, 6-5). Véase también, Park City Wind LLC, EFSB 20-1/D.P.U. 20-56/20-57, en 5 (2023) ("Park City Wind"); Vineyard Wind LLC, EFSB 17-05; D.P.U. 18-18/18-19, a las 8 (2019) ("Viento de la Viña").

El BOEM actúa como la principal agencia federal que otorga permisos para proyectos de energía eólica y coordina otras revisiones de agencias federales (Exhs. SW-1, con marca de 6-4; EFSB-W-19). Ver Park City Wind a las 5. Además del BOEM, las agencias federales que revisan el Proyecto y la infraestructura relacionada incluyen el Servicio Nacional de Pesca Marina (NMFS), el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS), la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA), el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) y la Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG) (Exhs. SW-1, en 6-4 n.12; EFSB-W-19).

El BOEM tiene jurisdicción sobre los activos ubicados en aguas federales de conformidad con la Ley de Tierras de la Plataforma Continental Exterior ("OCSLA"), 43 U.S.C. §§ 1131 et seq. (Exh. EFSB-W-19 y n.1). Véase también, Park City Wind a las 5. La OCSLA autoriza al Secretario del Interior a celebrar contratos de arrendamiento de terrenos sumergidos en la plataforma continental exterior (Exh. SW-8, en 1-6; y 3.6.6-1).⁷

⁷ La Ley de Política Energética de 2005, Ley Pública 109-58, enmendó la OCSLA al agregar una nueva subsección 8 (p) que autoriza al Secretario del Interior a emitir arrendamientos, servidumbres y derechos de paso en la Plataforma Continental Exterior para actividades que "producen o apoyan la producción, el transporte o la transmisión de energía de fuentes

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
distintas del petróleo y el gas".

Página 10

El BOEM, actuando en cumplimiento de las facultades que se le delegaron, adjudicó a la Compañía un contrato de arrendamiento para el área costa afuera en la que se ubicaría el OGF y este arrendamiento se adjudicó como resultado de una subasta competitiva (Exhs. SW-1, en 2-7; SW-8, en 1-6; EFSB-N-4(S3) en 6 n.7). Aunque la autoridad del BOEM en virtud de la OCSLA se extiende únicamente a las actividades en la plataforma continental exterior, también utiliza la Declaración de Impacto Ambiental ("EIA") para abordar diversas alternativas relacionadas con los elementos del Proyecto y la infraestructura relacionada con la costa adentro, cerca y en tierra del Proyecto y la infraestructura relacionada (Exh. SW-8, en 2-1).⁸

Las regulaciones de BOEM requieren que el Plan de Construcción y Operaciones ("COP") de la Compañía describa todas las instalaciones planificadas que el arrendatario construiría y usaría para el Proyecto, incluidas las instalaciones en tierra y de apoyo y todas las servidumbres anticipadas del Proyecto (Exh. SW-8, en 2-1). 30 CFR (en inglés)

§585.620. El 15 de febrero de 2021, la Compañía presentó un COP ante BOEM (Exh. EFSB-N-4(S3) en

6). El 30 de agosto de 2021, el 28 de octubre de 2021 y el 16 de marzo de 2022, SCW presentó revisiones y actualizaciones a su COP y respondió a los comentarios ambientales y de ingeniería del BOEM (Exh.

EFSB-N-4(S3) en 7). El 1 de noviembre de 2021, el BOEM publicó un Aviso de Intención de Preparar un EIS para la revisión de la COP del SCW (Exh. EFSB-N-4(S3) en 7). BOEM emitió el DEIS para el Proyecto el 13 de febrero de 2023 y completó un período de comentarios públicos de 60 días el 18 de abril de 2023 (Exhs. EFSB-G-19(S1); EFSB-G-10(S3)(1), página 18). Durante el período de comentarios públicos, BOEM celebró tres reuniones públicas (Exh. EFSB-N-4(S1) en 7). BOEM está preparando la Declaración Final de Impacto Ambiental ("FEIS") para el proyecto, a la que seguirá un Registro de

que incluyen proyectos de energía eólica (Exh. SW-8, págs. 1-6). El Secretario del Interior delegó esta autoridad en el BOEM (Exh. SW-8, págs. 1-6). El 22 de abril de 2009 se promulgaron las regulaciones finales que implementan la autoridad para el arrendamiento de energía renovable bajo la OCSLA (30 C.F.R. § 585) (Exh. SW-8, págs. 1-6). Estas regulaciones también prescriben la responsabilidad de la BOEM de determinar si aprueba, aprueba con modificaciones o desaprueba el Plan de Construcción y Operaciones de un proponente (30 C.F.R. § 585.628) (Exh.

- 8 Esta decisión utiliza el término "SCW Energy Facility" para abarcar todos los elementos de la propuesta de desarrollo de South Coast Wind, independientemente de la jurisdicción de la agencia, desde el conjunto OFG en aguas federales hasta el POI en la subestación de National Grid en Brayton Point.

Decisión ("ROD") (Exh. EFSB-N-4(S1) en 7). A la fecha de esta Decisión, el BOEM no ha emitido su FEIS.⁹

Las revisiones ambientales federales y estatales se han llevado a cabo simultáneamente con la revisión del Proyecto por parte de la Junta de Emplazamiento (Exh. SW-1, en 2-8, 6-3, 6-4 y n.12, 6-5). Con respecto a la revisión de MEPA, la Compañía presentó un formulario de notificación ambiental ("ENF"), un Borrador de Informe de Impacto Ambiental ("DEIR"), un Informe Final de Impacto Ambiental ("FEIR") y un FEIR Suplementario ("SFEIR") el 19 de agosto de 2022, el 3 de febrero de 2023, el 21 de julio de 2023 y el 3 de noviembre de 2023, respectivamente (Exhs. SW-6; SW-9; SW-11; SW-13; SW-14). El 3 de febrero de 2023, el Secretario de Energía y Asuntos Ambientales ("Secretario") emitió certificados sobre estas presentaciones, 17 de julio de 2023, 10 de octubre de 2023 y 19 de diciembre de 2023, respectivamente (Exhs. SW-7; SW-10; SW-12; SW-15). La revisión de la MEPA culminó con el certificado sobre el SFEIR que concluyó que el SFEIR cumple adecuada y adecuadamente con MEPA y sus reglamentos de aplicación (Exh. SW-15, en 1).

Además de la Junta de Emplazamiento, el Departamento de Servicios Públicos ("Departamento") y MEPA, las agencias de Massachusetts involucradas en la revisión del Proyecto incluyen el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts ("MassDEP"), el Departamento de Transporte de Massachusetts ("MassDOT"), la Junta de Recursos Arqueológicos Subacuáticos de Massachusetts ("BUAR"), el Programa de Patrimonio Natural y Especies en Peligro de Extinción ("NHESP") de la División de Pesca y Vida Silvestre de Massachusetts ("MassWildlife"), la Comisión Histórica de Massachusetts (MHC, por sus siglas en inglés), la División de Pesquerías Marinas de Massachusetts (DMF, por sus siglas en inglés) y la Oficina de Manejo de Zonas Costeras de Massachusetts (CZM, por sus siglas en inglés) (Exh. SW-1, págs. 6-6 y 6-7). Las agencias locales con autoridad para revisar el Proyecto incluyen la Comisión de Conservación de Somerset, el Departamento de Carreteras de Somerset y la Junta Selecta de Somerset (Exh. SW-1, págs. 6-7).

⁹ De acuerdo con el Panel Federal de Permisos de Infraestructura, la fecha de emisión más reciente del FEIS en la COP es noviembre de 2024, y el ROD seguirá en diciembre de 2024. <https://www.permits.performance.gov/permitting-project/fast-41-proyectos-cubiertos/energía-eólica-de-la-costa-sur-llc-costa-sur-eólica> (consultado

2. Acuerdos de compra de energía

En el momento en que la Compañía inició este procedimiento, había celebrado acuerdos de compra de energía a largo plazo ("PPA") con compañías de distribución eléctrica de Massachusetts ("EDC") para la compra de hasta 1,200 MW de energía que sería producida por el Proyecto (Exhs. SW-3, en 5-6; SW-1, en 2-4; EFSB-N-1(S1)(1) en 4). El 5 de junio de 2023, la Compañía informó a la Junta de Emplazamiento y a otras partes que tenía la intención de rescindir estos PPA (Exh. EFSB-N-1(S1)(1), en 4, 5). La Compañía declaró que los PPA existentes no serían "económicos" debido a "la inflación imprevista, la cadena de suministro y los aumentos de costos de financiamiento que afectan a la industria eólica marina de EE. UU." (Exh. EFSB-N-1(S1)). Por lo tanto, afirmó la Compañía, la terminación de los PPA probablemente sería el curso de acción "más prudente" (Exh. EFSB-N-1(S1)). Sin embargo, a pesar de su intención de rescindir dichos PPA, la Compañía declaró que seguía comprometida con el desarrollo de la generación de energía eólica marina (Exh. EFSB-N-1(S1)(1) en 5, 6). SCW declaró además que presentaría ofertas para la energía marina en la próxima ronda de licitaciones en virtud de la Sección 83C del Capítulo 169 de las Leyes de 2008 ("Sección 83C") (Exh. EFSB-N-1(S1)(1) en 6-8).¹⁰ Entre el 29 de agosto de 2023 y el 1 de septiembre de 2023, las EDC de Massachusetts presentadas ante el Departamento firmaron acuerdos de rescisión con respecto a los PPA (Exh. EFSB-N-1(S3)). El Departamento aprobó los acuerdos de terminación el 29 de septiembre de 2023 (Exh. EFSB-N-1(S4)).

El 3 de octubre de 2023, la Mancomunidad de Massachusetts firmó un memorando de entendimiento ("MOU") con los estados de Rhode Island y Connecticut, en el que se establece que "los tres estados juntos buscarán propuestas de energía eólica marina multiestatales que amplíen los beneficios para

¹⁰ El capítulo 169 de las Leyes de 2008 se titula "Ley de Comunidades Verdes". La Ley de Comunidades Verdes ha sido modificada por: la Ley de Soluciones al Calentamiento Global, St. 2008,

c. 298, § 6 (también conocido como Capítulo 21N, Ley de Protección del Clima y Economía Verde); la Ley de Diversidad Energética, St. 2016, c. 188; la Ley de Energía Limpia, St. 2018, c. 227; la Ley de la Hoja de Ruta Climática, St. 2021, c. 8; y la Ley de Energía Eólica Marina, St. 2022, c. 179 (Exhs. SW-1, en 6-3; EFSB-CPC-1; EFSB-CPC-2). La Ley de Comunidades Verdes introdujo el proceso de licitación de la Sección 83C. Véase también, 220 CMR 23.01.

la región" (Exh. EFSB-N-1(S4) en 4). La Commonwealth se está coordinando con Connecticut y Rhode Island de conformidad con el memorando de entendimiento en la solicitud actual de energía eólica marina.¹¹

Con respecto a la ronda de licitación actual, el 2 de mayo de 2023, el Departamento de Recursos Energéticos de Massachusetts ("DOER") emitió un borrador de solicitud de propuestas ("RFP") para hasta 3.600 MW de energía renovable que se generarán mediante energía eólica marina (Exh. EFSB-N1(S1)(1), página 6). Contratos a largo plazo para la generación de energía eólica marina de conformidad con la Sección 83C del Capítulo 169 de las Leyes de 2008, D.P.U. 23-42. Connecticut, Massachusetts y Rhode Island emitieron una RFP multiestatal en octubre de 2023 (Exh. EFSB-N-1(S5)). El 27 de marzo de 2024, la Compañía presentó ofertas a Connecticut, Massachusetts y Rhode Island de conformidad con esta RFP multiestatal (Exh. EFSB-N-1(S5)). El 6 de septiembre de 2024, Massachusetts seleccionó 1.087 MW y Rhode Island seleccionó 200 MW de la oferta de SCW.¹² Los plazos actuales para los próximos pasos son el 8 de noviembre de 2024, para la ejecución de contratos a largo plazo, y el 18 de diciembre de 2024, para la presentación de contratos a largo plazo para la revisión del Departamento.

3. Junta de emplazamiento de instalaciones energéticas de Rhode Island

El OECC pasaría a través de aguas federales y de Rhode Island y tocaría tierra inicialmente en la isla Aquidneck en Rhode Island (Exh. SW-1, en 1-2 a 1-5, 1-7 a 1-10). La Junta de Emplazamiento de Instalaciones Energéticas de Rhode Island ("RI EFSB") está revisando la parte del Proyecto que se ubicará en ese estado en su propio procedimiento: RI EFSB SB-2022-02 (Exh. EFSB-G-10(S2)). El 18 de julio de 2023, la EFSB de RI emitió una orden por escrito que suspendía el procedimiento del SCW (Exhs. EFSB-G-10; EFSB-G-10(S2)). La orden de RI EFSB suspende el procedimiento hasta el 1 de octubre de 2024, o hasta que se lleven a cabo otras acciones (Exhs. EFSB-G-10; EFSB-G-10(S1)(1)).

¹¹ Ver www.macleaneenergy.com/2024/08/06/revised-83c-round-iv-solicitation-schedule/.

¹²

[Ver https://www.mass.gov/news/massachusetts-and-rhode-island-announce-largest- ¿Selección-eólica-marina-en-la-historia-de-nueva-inglaterra?](https://www.mass.gov/news/massachusetts-and-rhode-island-announce-largest-¿Selección-eólica-marina-en-la-historia-de-nueva-inglaterra?)

C. Antecedentes Procesales de las Actuaciones de la Junta de Emplazamiento

El 27 de mayo de 2022, la Compañía presentó tres peticiones ante la Junta de Emplazamiento y el Departamento, cada una de las cuales se relaciona con el Proyecto. Las tres peticiones incluyen: (1) una petición de aprobación para construir el Proyecto propuesto ("Petición para Construir") de conformidad con G.L. c. 164, §69J, registrada como EFSB 22-04 (Exh. SW-3); (2) una petición de aprobación para construir líneas de transmisión de conformidad con G.L. c. 164, § 72 ("Petición de la Sección 72"), registrada como D.P.U. 22-67 (Exh. SW-5); y (3) una petición que busca exenciones individuales y completas de la Ordenanza de Zonificación de la Ciudad de Somerset ("Petición de Zonificación"), registrada como D.P.U. 22-68 (Exh. SW-4). Las tres peticiones juntas se conocen como las "Peticiones". Con las Peticiones, la Compañía presentó simultáneamente una moción para consolidar las Peticiones para su revisión y decisión por parte de la Junta de Ubicación. El 5 de julio de 2023, el Presidente del Departamento, actuando de conformidad con G.L. c. 164, § 69H(2), emitió una Orden de Remisión y Consolidación remitiendo la Petición de la Sección 72 y la Petición de Zonificación a la Junta de Emplazamiento para su revisión y decisión junto con la Petición de Construcción. En consecuencia, la Junta Locadora llevó a cabo un único procedimiento de adjudicación y desarrolló un único expediente probatorio con respecto a las Peticiones, registrado como EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68.

La Junta Emplazada ordenó a la Compañía que cumpliera con varios requisitos de notificación antes de la audiencia de comentarios públicos. De acuerdo con estos requisitos, la Compañía publicó el Aviso de Adjudicación y Audiencia de Comentarios Públicos ("Aviso") durante dos semanas consecutivas en el Fall River Herald News y el Somerset Spectator (Declaración jurada de Eric K. Runge, Esq., ¶ 8 y Anexo D) ("Declaración jurada de Runge").¹³ Además, la Compañía publicó copias de la Notificación y las Peticiones en su sitio web, las cuales han permanecido disponibles para revisión pública (Declaración Jurada de Runge ¶3). La Compañía también envió copias electrónicas e impresas de la Notificación a Somerset

¹³ El análisis del personal de la Junta de Emplazamiento de los datos demográficos lingüísticos relevantes determinó que no había secciones censales a menos de 300 pies de los corredores de línea de transmisión propuestos para el Proyecto y a menos de un cuarto

de milla de la Estación Convertidora propuesta con más del cinco por ciento de la población respectiva que habla un idioma específico distinto del inglés y hablar inglés "menos que muy bien". La Junta de Emplazamiento no recibió ninguna solicitud de servicios lingüísticos adicionales. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento no exigió a SCW que proporcionara servicios de traducción o interpretación de idiomas.

a la Oficina del Secretario Municipal y a la Biblioteca Pública de Somerset con la solicitud de que se publiquen en el sitio web de la Ciudad y en la Oficina del Secretario Municipal hasta el cierre del período de comentarios (Declaración Jurada de Runge ¶ 4 y Anexo A). La Compañía envió copias impresas de las Peticiones y sus anexos a la Oficina del Secretario Municipal y a la Biblioteca Pública de la Ciudad con la solicitud de que las Peticiones y los adjuntos estén disponibles para revisión pública hasta que la Junta de Emplazamiento emita su decisión final en este procedimiento (Declaración Jurada de Runge ¶ 5). La Compañía también envió copias impresas de la Notificación al Secretario Municipal de Somerset, al Departamento de Obras Públicas, a la Comisión de Conservación, a la Junta de Zonificación, a la Junta de Planificación y a la Junta Selecta, y a las Juntas de Planificación de las ciudades de Swansea, Dighton, Berkley y Freetown y la Ciudad de Fall River (Declaración Jurada de Runge, ¶ 6). La Junta de Emplazamiento también ordenó a la Compañía que enviara una copia del Aviso a: (1) abutters, propietarios de terrenos directamente opuestos en cualquier calle o camino público o privado, y abutters a abutters dentro de trescientos pies de la Ruta Preferida de la Compañía (incluida la Variación Notificada) y la Ruta Alternativa Notificada (incluida la Variación Notificada); y (2) todos los propietarios de tierras dentro de un cuarto de milla de los límites de las parcelas de la Estación Convertidora (Carta del 2 de septiembre de 2022, del Presidente al Abogado de la Compañía en 2) ("Carta de Publicación"). Todos los avisos debían enviarse por correo a los propietarios tal como aparecían en la lista de impuestos más reciente, independientemente de la ciudad en la que se encuentre la propiedad; y el término "propietarios" debía incluir a los propietarios individuales de condominios residenciales (Carta de Publicación, página 2).

Además, también se ordenó a la Compañía que enviara una copia del Aviso a: (1) todas las direcciones de correo de EE. UU. (incluidas las propiedades de alquiler) dentro de los trescientos pies de la Ruta Preferida de la Compañía (incluida la Variación Notificada) y la Ruta Alternativa Notificada (incluida la Variación Notificada); y (2) todas las direcciones de correo de EE. UU. (incluidas las propiedades de alquiler) dentro de un cuarto de milla de los límites de la parcela de la Estación Convertidora propuesta (Carta de publicación en 2). Para Direcciones de correo de EE. UU., se ordenó a la Compañía que identificara esas direcciones a través de MassGIS o una base de datos similar (Carta de publicación en 2). La Compañía cumplió con estas directivas (Declaración Jurada de Runge).

La Junta Organizadora llevó a cabo una audiencia virtual de comentarios públicos el 11 de

octubre de 2022 para recibir comentarios del público sobre el Proyecto propuesto. En la audiencia de comentarios públicos (PCH, por sus siglas en inglés), los residentes expresaron sus preocupaciones con respecto a los campos electromagnéticos y el ruido de la construcción que

que el Proyecto generaría (PCH Tr. en 41-57). Un residente declaró que habría un mayor desarrollo industrial en la Península, y expresó su preocupación por los impactos ambientales acumulativos y la necesidad de seguridad adicional (PCH Tr., pág. 52). Otro residente hizo preguntas sobre el grado en que la energía generada por el Proyecto desplazaría a la energía generada por el uso de combustibles fósiles, así como detalles sobre el financiamiento del Proyecto (PCH Tr. en 58-59). La Junta de Emplazamiento también solicitó comentarios por escrito sobre el Proyecto. Un comandante, que residía en Rhode Island, se opuso a la Ruta Preferida de la Compañía porque atraviesa las aguas de Rhode Island.

Otro comentarista presentó un documento original de cinco páginas que pedía una "reevaluación macro" del Proyecto a la luz de la terminación de los PPA por parte de la Compañía, afirmando que había un conflicto entre la fecha del PCH y la fecha límite para presentar comentarios a cinco estados (Massachusetts, Connecticut, Maine, New Hampshire y Rhode Island) sobre un Plan de Integración de Energía Eólica Marina Modular propuesto.

La Junta de Emplazamiento recibió dos peticiones oportunas para intervenir y cinco solicitudes oportunas para la condición de participante limitado. El 18 de noviembre de 2022, el Presidente emitió un fallo concediendo las peticiones de intervención de la Ciudad de Somerset y National Grid. El fallo también otorgó el estatus de participante limitado a una entidad y cuatro residentes individuales de Somerset: Commonwealth Wind LLC ("Commonwealth Wind"), Kathy Souza, Nicole McDonald, Patrick McDonald y Lloyd Mendes.

Las partes emitieron múltiples rondas de solicitudes de información desde el 7 de abril de 2023 hasta el 29 de junio de 2023. Estos incluyen tres rondas de solicitudes de información de la Junta de Emplazamiento a la Compañía; una ronda de solicitudes de información del Municipio a la Compañía; una ronda de solicitudes de información de la Compañía a la Ciudad; y una ronda de solicitudes de información de la Junta de Emplazamiento a la Ciudad. National Grid no propuso ningún descubrimiento.

El 5 de junio de 2023, el Municipio presentó su testimonio directo presentado previamente. Entre los que testificaron por parte de la ciudad se encontraba Tim Turner, Agente de Conservación y Salud de la ciudad, así como varios residentes de la ciudad: Nancy Thomas, Nicole McDonald, Patrick McDonald, Kathleen Souza, Dr. Paul Healey y Peter Pelletier. Cada uno de los residentes del Pueblo testificó únicamente en su capacidad individual como residentes del Pueblo y no como agente o testigo experto del Pueblo (Tr. 5, en 808-809, 876-880). National Grid no presentó ningún testimonio directo presentado previamente.

La Junta Locadora llevó a cabo seis días de audiencias probatorias los días 18, 19, 20, 26, 27 de julio y 7 de agosto de 2023. La Compañía presentó dieciséis testigos para el conainterrogatorio, diez de los cuales trabajaban para la Compañía: Kathleen Freeman, gerente sénior de permisos y medio ambiente; Jennifer Flood, directora de permisos; Daniel Hubbard, consejero general; Kelly Smith, gerente de paquetes de transmisión en tierra; Kelsey Perry, coordinadora de enlace comunitario; Timothy Reiher, gerente de paquetes de cables de exportación y matriz; Lawrence Mott, gerente de desarrollo de transmisión; Eric Frazer, gerente de paquetes del sistema HVDC; Sam Asci, gerente de pesquerías; y Victor Mastone, arqueólogo principal y enlace tribal. Los otros testigos de SCW fueron: Jamie Durand, gerente senior de proyectos ambientales de POWER Engineers; Andrea Wood, ingeniera eléctrica de POWER Engineers; Chris Hauck, gerente de proyectos de POWER Engineers; Chris Long, director de Gradient Corp; Daniel Mendelsohn, director de Innovative Environmental Science; y Jennifer Ehrhardt, gerente de proyectos de permisos aéreos y cumplimiento de AECOM.

El Municipio presentó ocho testigos para el conainterrogatorio. Además de los cinco testigos que presentaron testimonios previos, la ciudad también presentó el testimonio de Mark Ullucci, el administrador de la ciudad, el Dr. Paul Healey y Peter Pelletier.

Se incorporaron al expediente probatorio más de 300 pruebas. Estos anexos incluyen las Peticiones y anexos de la Compañía; sus presentaciones a la MEPA, incluido el ENF; sus DEIR, FEIR y SFEIR; y los Certificados del Secretario del EEE en ENF, DEIR, FEIR y SFEIR. Las pruebas también incluyen los documentos relacionados con el Proyecto emitidos por BOEM, como el DEIS, así como las respuestas de SCW y las respuestas complementarias a las solicitudes de información y registros de la Junta de Emplazamiento y de la Ciudad (Company Brief en 37; Lista de exhibiciones de SCW al 11 de septiembre de 2024).

Durante este procedimiento, la Compañía presentó siete mociones que buscaban el tratamiento protector de un documento específico y una moción que buscaba que los datos se protegieran como Información Confidencial de Infraestructura Energética ("CEII"). La Compañía presentó su moción CEII el 24 de abril de 2023 y el Presidente emitió un fallo el 19 de enero de 2024. La Compañía presentó sus siete mociones de tratamiento protector en las siguientes fechas: 27 de mayo de 2022; 5 de junio de 2023; 24 de julio de 2023; Julio 27, 2023; 2 de agosto de 2023; 3 de noviembre de 2023; y 16 de noviembre de 2023. El 21 de junio de 2024, el Presidente emitió un solo fallo, abordando cada moción por separado.

El 7 de julio de 2023, el Municipio presentó una Moción para Desestimar o Suspender los Procedimientos ("Moción para Suspender"). En su Moción de Suspensión, el Municipio argumentó que la Junta de Emplazamiento debería desestimar o suspender los procedimientos porque la Compañía había repudiado sus PPA (Moción de Suspensión en 2-6). La Compañía y el participante limitado Commonwealth Wind presentaron oposiciones el 12 de julio de 2023. El Ayuntamiento presentó una respuesta a las oposiciones el 21 de julio de 2023. El 26 de julio de 2023, SCW presentó una respuesta adicional en la que abordaba los argumentos planteados por el Municipio en su respuesta del 21 de julio. A continuación se establece una decisión sobre la Moción de Suspensión en la Sección III.E.

El 8 de agosto de 2023, el Presidente estableció un cronograma de sesiones informativas, con los informes iniciales para el 3 de octubre de 2023 y los escritos de respuesta para el 16 de octubre de 2023. El 27 de septiembre de 2023, las partes presentaron una moción conjunta para extender el plazo para presentar escritos por dos semanas ("Moción Conjunta del 27 de septiembre"). Por lo tanto, las partes declararon que estaban participando activamente en la negociación de un Acuerdo de Comunidad Anfitriona ("HCA") (Moción Conjunta del 27 de septiembre en 1). El Presidente admitió esta moción el mismo día. El 12 de octubre de 2023, la Compañía y el Municipio presentaron una moción solicitando una extensión de tres semanas para la presentación de escritos, nuevamente afirmando que las partes estaban negociando un HCA. El Presidente también admitió esta moción. El 2 de noviembre de 2023, las mismas partes volvieron a presentar una moción conjunta para una prórroga de dos semanas para presentar escritos que permitieran la negociación de y HCA. El Presidente también admitió esta moción. El 17 de noviembre, el Municipio presentó una moción solicitando una extensión de tiempo de dos días para presentar escritos, que el Presidente también permitió. En la moción del 17 de noviembre, el abogado de la ciudad declaró que las negociaciones de HCA estaban en curso. No se presentó ninguna HCA ante la Junta de Emplazamiento.

Tanto la Compañía como el Municipio presentaron escritos iniciales el 22 de noviembre de 2023. La Compañía presentó un escrito de respuesta el 6 de diciembre de 2023. Ni National Grid ni ninguno de los participantes limitados presentaron un escrito.

El 19 de septiembre de 2024, el personal de la Junta emitió una copia de la Decisión Tentativa en inglés, español y portugués a todas las partes para su revisión y comentarios. Además, el 19 de septiembre de 2024, el personal de la Junta Emisora emitió una copia de la Decisión Tentativa en este asunto y un Aviso de Reunión de la Junta Jurídica a todas las personas

y entidades en la lista de servicios, a las organizaciones comunitarias ("CBO") y a los legisladores estatales del área en la que se ubicaría el Proyecto.

Se dio a las partes hasta el 27 de septiembre de 2024 para presentar observaciones escritas. La Junta de Emplazamiento recibió oportunamente comentarios por escrito de _____, _____ y _____.

La Junta de Emplazamiento llevó a cabo una reunión pública híbrida, con interpretación simultánea en español, portugués y criollo caboverdiano, para considerar la Decisión Tentativa sobre _____, 2024. La Junta Organizadora escuchó las observaciones orales de _____ y miembros del público sobre la Decisión Tentativa. Luego de la deliberación, la Junta Directiva instruyó al personal a preparar una Decisión Final [Aprobando] las Peticiones, sujetas a las condiciones que se establecen a continuación.

II. JURISDICCIÓN Y NORMA DE REVISIÓN EN VIRTUD DE G.L. C. 164, § 69J

G.L. c. 164, § 69J establece que la Junta de Emplazamiento debe aprobar una petición para construir una instalación si la Junta de Emplazamiento determina que la petición cumple con ciertos requisitos, incluyendo que los planes para la construcción de la instalación del solicitante sean consistentes con las políticas establecidas en

G.L. c. 164, § 69H, para proporcionar un suministro de energía confiable para el Estado Libre Asociado con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor costo posible. De conformidad con G.L. c. 164, § 69J, un solicitante de proyecto debe obtener la aprobación de la Junta de Emplazamiento para la construcción de las instalaciones energéticas propuestas antes de que otra agencia estatal pueda emitir cualquier permiso de construcción. Véase Town of Sudbury v. Junta de Emplazamiento de Instalaciones Energéticas, 487 Mass. 737, 746-747 (2021) ("Ciudad de Sudbury").

G.L. c. 164, § 69G define una "instalación" para incluir, entre otras cosas, "una nueva línea de transmisión eléctrica que tenga una capacidad de diseño de 69 kilovoltios o más y que tenga una milla o más de longitud en un nuevo corredor de transmisión". Una instalación de transmisión de la Sección 69G también incluye "una estructura auxiliar que es una parte integral de la operación de cualquier línea de transmisión que sea una instalación". G.L. c. 164, § 69G. Los cables de exportación de alta tensión en alta mar y los cables terrestres y la interconexión a la red propuestos por la Compañía juntos serían mayores de 69 kV, más de una milla de longitud, y correrían a lo largo de nuevos corredores de transmisión (Exhs. SW-1, en 1-2; SW-3, en 3, 8). Además, las bóvedas de transición subterráneas de mar a tierra propuestas por la Compañía y la Estación Convertidora son estructuras auxiliares que son parte integral de la operación de las

instalaciones de la línea de transmisión (Exhs. SW-1, en 1-2, 5-1; SW-3, pág. 8). Por lo tanto, los elementos del proyecto

juntos constituyen una "instalación" que está sujeta a la revisión de la Junta de Emplazamiento de conformidad con la Sección 69J (Exhs. SW-1, en 1-2; SW-3, en 3, 8).¹⁴

La Junta de Emplazamiento exige que el solicitante demuestre que su propuesta cumple los siguientes requisitos: 1) que se necesitan recursos energéticos adicionales (véase la sección III, *infra*);

(2) que, en general, el proyecto propuesto es superior a los enfoques alternativos en términos de confiabilidad, costo e impacto ambiental, y en su capacidad para abordar la necesidad identificada

(véase la sección IV *infra*); (3) que el solicitante ha considerado una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación de instalaciones y que las instalaciones propuestas están ubicadas en lugares que minimizan los costos y los impactos ambientales al tiempo que garantizan un suministro de energía confiable (véase la Sección V, *infra*); (4) que los impactos ambientales del proyecto se reduzcan al mínimo y que el proyecto logre un equilibrio adecuado entre las preocupaciones ambientales conflictivas, así como entre los impactos ambientales, el costo y la confiabilidad (véase la sección VI, *infra*); y 5) que los planes para la construcción de las instalaciones propuestas sean coherentes con las actuales políticas de salud, protección del medio ambiente y uso y desarrollo de los recursos del Commonwealth (véase la sección VII *infra*).

III. NECESIDAD DEL PROYECTO PROPUESTO

A. Norma de revisión

De acuerdo con G.L. c. 164, § 69H, la Junta de Emplazamiento tiene la responsabilidad de implementar políticas energéticas para proporcionar un suministro de energía confiable para el Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor costo posible. Al llevar a cabo este mandato estatutario con respecto a las propuestas para construir instalaciones de transmisión eléctrica en el Commonwealth, se requiere que la Junta de Emplazamiento evalúe si existe la necesidad de

¹⁴ Cualquier actualización o modificación a la subestación existente de 345 kV de National Grid para permitir el POI para el Proyecto sería llevada a cabo por National Grid y fueron descritas tanto por la Compañía como por National Grid como que no requerían aprobaciones de la Junta de Emplazamiento o del Departamento (Exhs. SW-1, en 1 10, 3-11; EFSB-G-4). SCW sostiene que las modificaciones a la subestación existente de 345 kV están fuera del alcance del Proyecto y pueden ser realizadas por National Grid sin

necesidad de la aprobación de la Junta de Emplazamiento o del Departamento (Exhs. SW-1, en 3-11; EFSB-G-4).

recursos de transmisión. La Junta de Emplazamiento revisa la necesidad de que las instalaciones de transmisión propuestas cumplan con los objetivos de confiabilidad, eficiencia económica o ambientales. G.L. c. 164, §§ 69H, 69J.

En 2005, la Junta de Emplazamiento estableció la norma de revisión que rige la construcción propuesta de instalaciones de transmisión en el estado que se interconectarían a la red eléctrica regional una instalación de generación nueva o ampliada. Véase Cape Wind Associates, LLC, y Commonwealth Electric Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 02-2, en 16-17 (2005) ("Cape Wind 2005 Decision").¹⁵ La Junta de Emplazamiento exige que el solicitante que desee construir una instalación de transmisión de este tipo demuestre: (1) que el sistema de transmisión existente es inadecuado para interconectar el generador nuevo o ampliado; y (2) que es probable que el generador nuevo o ampliado esté disponible para contribuir al suministro de energía regional. Cape Wind, decisión de 2005, págs. 16 y 17. Para demostrar que es "probable que el generador nuevo o ampliado esté disponible", la Junta de Emplazamiento ha desarrollado normas que varían según el estado del generador:

Si el generador nuevo o ampliado existe, o está en construcción, se considerará que la disponibilidad se ha realizado. Si el generador está planificado y está sujeto a la jurisdicción de la Junta de Emplazamiento, esa demostración puede hacerse obteniendo la aprobación de la Junta de Emplazamiento de la instalación generadora. Si el generador está planificado y no está sujeto a la jurisdicción de la Junta de Emplazamiento, la demostración puede hacerse caso por caso sobre la base de indicadores de progreso del proyecto (por ejemplo, progreso en la obtención de permisos o en la obtención de financiamiento del proyecto).

Cape Wind, decisión de 2005, págs. 16 y 17. Véase también Park City Wind, págs. 21-22; Viento de la Viña a las 12.

¹⁵ La Junta de Emplazamiento declaró expresamente que "a fin de evitar cualquier confusión sobre la norma que se aplicará en casos futuros, la Junta de Emplazamiento aprovecha esta oportunidad para articular una única norma de revisión que debe aplicarse en todos los casos en que se proponga que una línea de transmisión interconecte la generación nueva o ampliada. Esta nueva norma debe ser lo suficientemente amplia como para abarcar tanto

las líneas de transmisión que sirven a los generadores sujetos a la jurisdicción de la Junta de Emplazamiento, como las líneas de transmisión que sirven a los generadores que son demasiado pequeños para estar sujetos a nuestra jurisdicción, los generadores que están ubicados en otro estado, o los generadores que están ubicados en territorio federal" (énfasis agregado). Decisión Cape Wind de 2005 a las 16.

B. Posición de la empresa

1. La empresa aboga por un cambio en el estándar de necesidad

La Compañía aboga por que la Junta de Emplazamiento modifique su estándar de revisión para determinar la necesidad en este procedimiento y en todos los demás procedimientos de conectores de transmisión de energía eólica marina (Escrito de la Compañía a los 46; Exhs. SW-1, en 2-6; SW-3, a las 13; véase también Exh. SW-5, en 11-12 n.7 (Petición de Zonificación)). La Compañía afirma que el estándar de necesidad podría refinarse y mejorarse adecuadamente teniendo en cuenta expresamente los requisitos de política pública y las directivas legislativas que impulsan la necesidad de que la infraestructura de transmisión integre los recursos de generación de políticas públicas, especialmente la eólica marina, en la red regional (Exhs. SW-3, a las 13; SW-1, en 2-6; véase también el informe de la empresa, pág. 51). La Compañía afirma que tal refinamiento de la norma sería apropiado dados los cambios legislativos, incluidos los mandatos de descarbonización, que se han producido desde el desarrollo de la norma Cape Wind en 2005 (Exhs. SW-3, a las 13; SW-1, págs. 2-6). Finalmente, la Compañía sugiere que una declaración afirmativa de que un PPA no es necesario demostrar la necesidad en el momento de la aprobación de la ubicación ayudará a proporcionar claridad y certeza al proceso de desarrollo y ubicación (Informe de la Compañía en 53).¹⁶

En apoyo de su posición, la Compañía señala: (1) el estándar actual de la Decisión de Cape Wind 2005 que no requiere PPA aprobados como requisito previo para demostrar la necesidad, sino que requiere alguna demostración de indicadores de progreso en el desarrollo de la generación que contribuirá al suministro de energía regional; (2) el estatuto que rige no requiere PPA aprobados como requisito previo; y (3) BOEM que no requiere un PPA o un acuerdo de compra comercial similar como requisito previo para la aprobación (Escrito de la Compañía en 52). La Compañía recomienda que si la Junta de Emplazamiento desea protegerse contra la construcción de proyectos especulativos, podría condicionar el inicio de la "construcción sustancial" a: (1) la existencia de un PPA o un acuerdo de compra similar (como lo ha hecho

¹⁶ En una respuesta adicional a la moción de la ciudad para desestimar o suspender los procedimientos, la Compañía afirmó que ningún desarrollador de infraestructura energética importante comenzaría la construcción sin tener todos los permisos importantes y acuerdos de compra aceptables en la mano (Surreply de la Compañía en 8, 9).

sugerido para el Proyecto en este procedimiento); y (2) la Compañía obteniendo un ROD de BOEM (Company Brief en 53, 60).

Por último, la Compañía solicitó que si la Junta de Emplazamiento incorpora estas condiciones en su decisión, que proporcione flexibilidad para que la Compañía lleve a cabo actividades preliminares de construcción, como la programación e implementación de trabajos preparatorios con plazos de entrega prolongados (Informe de la Compañía en 60). La Compañía afirma que estas actividades preparatorias podrían permitir a la Compañía comenzar las actividades de construcción posteriores a ROD con prontitud y de acuerdo con la programación y las restricciones aplicables de la época del año ("TOY") (Escrito de la Compañía en 60).

2. La empresa afirma que el proyecto es necesario

La Compañía argumenta que el Proyecto cumple con el estándar de revisión de la Junta de Emplazamiento para la necesidad articulado por primera vez en la Decisión de Cape Wind de 2005. Con respecto a la primera parte del estándar de necesidad de Cape Wind, la Compañía sostiene que el sistema de transmisión existente es inadecuado para interconectar el OGF para los 1.200 MW de capacidad del Proyecto (Informe de la Compañía en 46). La Compañía enfatiza que no existen instalaciones de transmisión que puedan entregar los 1,200 MW iniciales de capacidad del OGF al sistema de transmisión regional en Brayton Point, y mucho menos la construcción total de 2,400 MW anticipada de la Compañía del área de arrendamiento costa afuera de SCW (Informe de la Compañía en 46-47).

Con respecto al segundo aspecto, la Compañía sostiene que es probable que la electricidad producida por el OGF esté disponible para contribuir al suministro de energía regional (Escrito de la Compañía en 47-48). La Compañía argumenta que ha logrado y está logrando un progreso significativo en sus permisos estatales y federales y continúa invirtiendo mucho tiempo y dinero en el Proyecto y OGF (Informe de la Compañía en 47). La Compañía sostiene que satisface el segundo punto sobre la base de los requisitos de política pública, estudios y pronósticos que muestran la necesidad del tipo de energía que produciría el Proyecto, y las preocupaciones regionales de seguridad energética de invierno para Nueva Inglaterra (Informe de la Compañía en 47).

Por lo tanto, la compañía afirma que está bien posicionada para satisfacer la necesidad urgente de energía limpia proveniente de la energía eólica marina en Massachusetts y la región (informe de la compañía en 48).

La Compañía argumenta que es probable que la energía eólica producida por el OGF contribuya a las necesidades energéticas regionales, como lo demuestran los siguientes indicadores específicos de progreso y sus compromisos con el desarrollo del proyecto:^{17,18}

- La Compañía presentó ofertas para un proyecto de 1.200 MW a la Solicitud de Propuestas multiestatal emitida por Connecticut, Rhode Island y Massachusetts el 27 de marzo de 2024 (Exhs. EFSB-N-4(S4); EFSB-N-1(S5)).¹⁹
- BOEM emitió el DEIS para el Proyecto el 13 de febrero de 2023 y completó un período de comentarios públicos de 60 días el 18 de abril de 2023 (Exhs. EFSB-G-19(S1); EFSB-G-10(S3)(1) en 18). Además, el USFWS completó su Consulta de la Ley de Especies en Peligro de Extinción con BOEM el 1 de septiembre de 2023 (Exh. SW-13), y el NMFS está llevando a cabo actualmente una Consulta de la Ley de Especies en Peligro de Extinción con BOEM, con finalización anticipada 7 de noviembre de 2024.
- La Compañía presentó otras solicitudes de permisos federales en 2022 y 2023, incluida la solicitud de Regulaciones de Toma Incidental ante el NMFS, con autorización que está vigente desde el 12 de mayo de 2023 hasta el 11 de mayo de 2024;²⁰ el Permiso de Aire de la Plataforma Continental Exterior con la EPA, con decisión/aprobación final prevista para el 25 de febrero de 2025;²¹ y la Sección

¹⁷ El sitio web de BOEM también proporciona actualizaciones sobre los hitos del proyecto: <https://www.boem.gov/renewable-energy/state-activities/southcoast-wind-formerly-Viento-de-flor-de-mayo>

¹⁸ Este panel de permisos es otra fuente de actualizaciones sobre los hitos del proyecto: <https://www.permits.performance.gov/permitting-project/fast-41-covered-proyectos/southcoast-wind-energy-llc-southcoast-wind>.

¹⁹ El 6 de septiembre de 2024, los gobernadores de Massachusetts y Rhode Island anunciaron que seleccionaron la oferta de la Compañía por 1.087 MW en Massachusetts y 200 MW en Rhode Island. La compañía está negociando contratos con compañías de distribución eléctrica en Massachusetts, que se presentarán ante DPU para su revisión.

²⁰ <https://www.federalregister.gov/documents/2023/05/18/2023-10592/takes-of-marine-mamiferos-incidentales-a-actividades-especificadas-tomando-mamiferos-marinos-incidentales-a->.

²¹ <https://www.permits.performance.gov/proj/southcoast-wind-energy-llc-southcoast-viento/plataforma-continental-exterior-ocs-permiso-de-aire>.

10/Sección 404 Permiso Individual con el USACE, con verificación/decisión final prevista para el 27 de marzo de 2025²² (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1) en 19; EFSB-N-4(S1) en 7).

- La Compañía está buscando activamente el desarrollo del Proyecto y OGF y ha presupuestado aproximadamente \$100 millones para gastos de desarrollo en 2023 (Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-N-1(S2)(1)). La Compañía agregó que tenía más de 75 empleados a tiempo completo dedicados exclusivamente al desarrollo de Proyectos/OGF (Exh. EFSB-N-1(S1)(1); Resumen de la empresa en 49). La Compañía contrató al Instituto Oceanográfico Woods Hole ("WHOI") para realizar un análisis de exposición económica a las pesquerías, con fecha 16 de noviembre de 2023²³, para ayudar en las discusiones en curso de la Compañía con el Consejo de Administración de Recursos Costeros de Rhode Island ("CRMC") y el DMF y CZM de Massachusetts (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1); EFSB-N-1(S2)(1) en 12; Resumen de la empresa, pág. 50). La Compañía también ha completado estudios geotécnicos, geofísicos y bentónicos que movilizaron 17 embarcaciones y emplearon a 925 personas (Exh. EFSB-N-4(S1) en 8). Según SCW, este esfuerzo ha dado como resultado 32,103 acres cuadrados de lecho marino cartografiado y otras inversiones financieras sustanciales en ciencias marinas (Exhs. EFSB-N-4(S1) en 8; EFSB-G-10(S3)(1) en 20; Resumen de la empresa, pág. 50).
- La Compañía ha asegurado derechos de interconexión en el sistema de transmisión regional en Brayton Point con derechos de apoyo sobre la tierra a un costo financiero "significativo" (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1) en 19; EFSB-N-4(S1)). SCW agregó que la interconexión en esta ubicación permitiría al Proyecto entregar energía a centros de carga "clave", incluidos los del sureste de Massachusetts, Boston y Rhode Island (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1) en 19; EFSB-N-4(S1)). La Compañía ejecutó un acuerdo de Mejora Electiva de la Transmisión con National Grid, con hitos para la construcción de instalaciones relacionadas con la interconexión (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1) en 20; EFSB-N-4(S1) en 6; Escrito de la empresa, pág. 49).
- La Compañía tiene la opción de arrendar el sitio del Proyecto en Brayton Point (RR-EFSB-25).
- El 15 de septiembre de 2023, la Compañía recibió un certificado sobre su SFEIR del Secretario. El SFEIR abordó las modificaciones del proyecto que mitigarían aún más los impactos y respondió a los comentarios de los reguladores estatales y los funcionarios municipales (Informe de la empresa en 49).
- La Compañía ha presentado su revisión de consistencia federal ante la CRMC, y su solicitud de Certificado de Calidad del Agua y Dragado Marino ante el Departamento de Gestión Ambiental de Rhode Island (Exh. EFSB-N-4(S4)) en 8; Resumen de la empresa, pág. 50).

22

<https://www.permits.performance.gov/permitting-project/fast-41-covered-proyectos/southcoast-wind-energy-llc-southcoast-wind>.

http://www.crmc.ri.gov/windenergy/southcoast/SCW_FisheriesEconExposureAnalysis_231116.pdf

- El 20 de diciembre de 2023, SCW presentó su Solicitud combinada de Licencias/Permisos para el Capítulo 91 de Vías Navegables y la Certificación Estatal de Calidad del Agua (Exh. EFSB-N-4(S4) en 16 y 17).
- En enero de 2024, SCW completó el Informe de Muestreo y Análisis de Sedimentos del Proyecto para la Certificación de Calidad del Agua Massachusetts 401 (Exh. EFSB-N-4(S4)(1)). La Compañía sostiene que este informe respalda la evaluación de impacto de la calidad del agua para la Certificación de Calidad del Agua (Exh. EFSB-W-21).
- El 24 de abril de 2024, SCW emitió un aviso público sobre la solicitud de vías navegables del Proyecto para construir y mantener cables submarinos y realizar el dragado asociado con la instalación de los cables en Brayton Point en Somerset y Swansea (Exh. EFSB-N-4(S4) en 17). El período de comentarios públicos estuvo abierto durante 30 días y cerró el 24 de mayo de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S4) en 17).
- El 7 de mayo de 2024, MassDEP emitió la Certificación de Calidad del Agua 401, determinando que existe una garantía razonable de que el proyecto o actividad, tal como se condiciona en este documento, se llevará a cabo de una manera que no violará los estándares de calidad del agua aplicables (314 CMR 4.00) y otros requisitos de la ley estatal (Exh. EFSB-N-4(S4) en 17).
- El 8 de marzo de 2024, SCW presentó el Aviso de Intención de los Humedales de Swansea ("NOI") (DEP SE 072-1812). El 15 de marzo de 2024, SCW presentó el Aviso de Intención de los Humedales de Somerset (DEP SE 070-0548). La Comisión de Conservación de Swansea celebró su primera audiencia el 25 de marzo de 2024 y aprobó el Aviso de Intención el 12 de agosto de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S4) en 17-18).²⁴ La Comisión de Conservación de Somerset celebró su primera audiencia el 22 de abril de 2024 y continuó la audiencia hasta el 29 de agosto de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S4) en 18).^{Artículo 25}.
- El 31 de mayo de 2024, SCW y el CZM firmaron un Memorándum de Acuerdo ("MOA") relativo al Fondo de Mitigación Compensatoria de Pesquerías de Massachusetts y la Contribución al Fondo de Innovación Pesquera de Massachusetts (Exh. EFSB-N-4(S4) en 18).

SCW afirma que los requisitos de política pública y los estudios y pronósticos relacionados que requieren una generación de energía limpia nueva o ampliada brindan un mayor apoyo a las necesidades del proyecto (Informe de la compañía, página 55). La Compañía señaló los siguientes requisitos de política pública de Massachusetts como particularmente relevantes (véase la Sección III.B.1, arriba) (Escrito de la Compañía en 55):

²⁴ <https://cms8.revize.com/revize/swanseama/con%20com%208.12.24%20mins.pdf>.

²⁵ https://www.townofsomerset.org/AgendaCenter/ViewFile/Agenda/_08292024-1218.

- Una Ley que impulsa la energía limpia y la energía eólica marina (St. 2022, c. 179) ("Ley de Energía Limpia"): La Ley de Energía Limpia codificó el objetivo de la Commonwealth de adquirir 5.600 MW de energía eólica marina para 2027. La Compañía alega que la Ley de Energía Limpia y la Sección 83C de la Ley de Comunidades Verdes (St. 2008, c. 169) ordenan a las EDC solicitar propuestas para la generación de energía eólica marina, lo que demuestra que la energía eólica marina es importante y aceptada por la Commonwealth (Informe de la Compañía en 55-56).
- Una ley que crea una hoja de ruta de próxima generación para la política climática de Massachusetts (St. 2021, c. 8) ("Ley de hoja de ruta"): La Ley de hoja de ruta establece un objetivo estatal de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero ("GEI") para 2050 (Informe de la empresa en 56). Según SCW, los mandatos y estudios de la Ley de Hoja de Ruta apuntan a la energía eólica marina como una forma fundamental de lograr este objetivo (Informe de la empresa en 56).
- Ley de Soluciones al Calentamiento Global (2008) ("GWSA"): La GWSA exige que la Commonwealth reduzca las emisiones de GEI entre un 10 y un 25 por ciento con respecto a los niveles de 1990 para 2020, y al menos un 80 por ciento con respecto a los niveles de 1990 para 2050 (St. 2008, c. 298). Según la compañía, el principal impulsor de los proyectos eólicos marinos en la región es su capacidad para ofrecer energía renovable sin emisiones de carbono que proporcionará energía económica a granel, como se refleja en la GWSA (Exh. VW-1 en 1-5).
- En un informe publicado por la Oficina de Innovación Climática y Resiliencia de Massachusetts, Recomendaciones del Jefe del Clima, la energía eólica marina se designa como una fuente clave de generación de energía para la Commonwealth que se necesita con urgencia para responder al cambio climático (Informe de la compañía en 56, citando Exh. EFSB-N-4(S3)(1)).
- Requisito de cero emisiones netas: La compañía argumenta que la energía eólica marina es fundamental para lograr el objetivo de la política de la Commonwealth de cero emisiones netas de GEI para 2050 (Informe de la compañía en 57). En el Plan de Energía Limpia y Clima de Massachusetts para 2050 ("2050 CECP"), la Commonwealth declaró que la energía eólica marina "será una piedra angular del suministro de energía de Massachusetts en las próximas tres décadas, hasta 2050, lo que permitirá a la Commonwealth satisfacer su demanda de energía descarbonizada mientras sostiene el crecimiento económico". La Compañía alega que el Proyecto está bien posicionado para contribuir al suministro de energía descarbonizada en Massachusetts debido a la etapa avanzada de permisos del Proyecto, el importante compromiso financiero de la Compañía con el Proyecto hasta el momento y el equipo experimentado de la Compañía que apoya el Proyecto (Informe de la Compañía en 57).

Además de estos requisitos de política pública, la Compañía sostiene que la necesidad del Proyecto está demostrada por estudios y pronósticos que ilustran la necesidad de energía eólica marina (Informe de la Compañía en 57):

- Commonwealth de Massachusetts, Caminos energéticos hacia una descarbonización

profunda (diciembre de 2020): Según SCW, el informe señaló que una de las principales vías para la

La Commonwealth para alcanzar el requisito de cero emisiones netas es a través de la energía eólica marina (informe de la empresa en 57).

- Brattle Group: Lograr una reducción del 80 por ciento de GEI en Nueva Inglaterra para 2050 (septiembre de 2019): SCW declaró que el informe mostró que "entre 2019 y 2050, será necesario agregar entre 3,5 GW y 6,6 GW de capacidad renovable, incluidos 2-5 GW de energía solar y 2-3 GW de energía eólica, cada año en promedio" (Informe de la compañía en 57-58).
- ISO-NE, NEPOOL 2021 Economic Study: Future Grid Reliability Study Phase 1 (29 de julio de 2022): Un informe que predice que se construirán grandes cantidades de energía eólica marina en respuesta a los requisitos de las políticas públicas y será una característica integral de la futura red en Nueva Inglaterra (Company Brief en 58).
- The Analysis Group, Pathways Study: Evaluation of Pathways to a Future Grid (abril de 2022): Un análisis de las actualizaciones y los impactos del sistema asociados con grandes cantidades de energía renovable introducidas en la red, un escenario que permitiría a los estados de Nueva Inglaterra cumplir con los objetivos de descarbonización. El análisis asume que se construirán grandes cantidades de energía eólica marina en respuesta a los requisitos de las políticas públicas y serán una característica integral de la futura red en Nueva Inglaterra (Company Brief en 58).
- ISO-NE, Impacto Operacional de Eventos Climáticos Extremos (14 de noviembre de 2023): Un estudio probabilístico de adecuación energética que examina los riesgos para la seguridad energética de la futura red de condiciones climáticas extremas. El estudio reconoce la importancia de la energía eólica marina para ayudar a proporcionar seguridad energética en el invierno a medida que el sistema evoluciona de acuerdo con los requisitos de las políticas públicas. El estudio concluye que "las adiciones inmediatas de BTM y PV a escala de servicios públicos, energía eólica marina e importaciones incrementales de NECEC [New England Clean Energy Connect] son críticas para... [mitigando] los riesgos de déficit de energía que resultan de retiros significativos de crecimiento de carga invernal" (Informe de la compañía en 58).
- ISO-NE, Estudio Piloto de Planificación Económica para la Transición a la Energía Limpia (presentación más reciente, 18 de octubre de 2023): Modela la futura red de Nueva Inglaterra con la suposición, entre otras cosas, de que grandes cantidades de energía eólica marina instalada cumplirán con los requisitos de política pública de los estados de Nueva Inglaterra (Informe de la empresa en 58).
- ISO-NE, Estudio de transmisión 2050 (presentación más reciente, 18 de octubre de 2023): Examina la necesidad de transmisión en Nueva Inglaterra, basada en la suposición de que se cumplirán los requisitos actuales de política pública de los estados de Nueva Inglaterra con respecto a la descarbonización y el suministro de energía limpia (Informe de la empresa en 58-59).
- Departamento de Energía de los Estados Unidos, Hoja de ruta para acelerar la transmisión de energía eólica marina y mejorar la resiliencia y confiabilidad de la red (septiembre de 2023): Proporciona un plan de acción integral para "catalizar la energía eólica marina,

crear empleos sindicales bien remunerados" como parte de un esfuerzo más amplio para desarrollar 30 GW de energía eólica marina para 2030 (Informe de la compañía en 59).

3. Variación notada

SCW propone una variación del diseño del Proyecto, denominada Variación Observada, que podría proporcionar una posible ampliación futura de la entrega de energía eólica marina mediante la autorización de un aumento de la excavación de zanjas y conductos de repuesto desde la llegada a tierra hasta la estación convertidora HVDC para acomodar un circuito HVDC adicional de 1.200 MW en el futuro, para un total de 2.400 MW (Exh. SW-1, en 1-1). La Compañía está buscando la aprobación de la Variación Notificada para su Ruta Preferida o la Ruta Alternativa Notificada (Exh. SW-1, en 1-1). La Variación Notificada no es una solicitud de aprobación de un cable de exportación adicional o una estación convertidora adicional, sino más bien una solicitud para construir la infraestructura en tierra necesaria para acomodar más fácilmente cables de exportación adicionales en el futuro (Escrito de la Compañía en 109). Específicamente, se construirían dos conductos de HDD adicionales (de repuesto) al tocar tierra, que requieren dos pozos de salida adicionales (Exh. SW-1, en 1-1 n.1, 4-19). Los costos incrementales de la Variación Notificada serían pagados únicamente por la Compañía (Exh. EFSB-RS-7). La Compañía sostiene que la construcción de la Variación Observada en conjunto con el Proyecto proporcionaría ahorros de costos a largo plazo y reduciría los impactos ambientales de los trabajos de construcción separados en el futuro (Exh. SW-1, en 1-1 n.1, 4-19; Tr. 3 en 405).

La Compañía sostiene que la Variación Notificada es necesaria y es una medida de planificación prudente consistente con el precedente de la Junta de Emplazamiento (Escrito de la Compañía en 112). La Compañía argumenta que la Variación Observada satisfaría los dos aspectos del estándar de necesidad establecido por la Decisión de Cape Wind de 2005 (Escrito de la Compañía en 110). Con respecto al primer aspecto (es decir, el sistema de transmisión existente es inadecuado para interconectar el generador nuevo o ampliado), la Compañía señala que no existe un sistema de transmisión que pueda acomodar la capacidad total de 2.400 MW del OGF (Informe de la Compañía en 110). Con respecto al segundo aspecto (es decir, es probable que el generador nuevo o ampliado esté disponible para contribuir al suministro de energía regional), la Compañía argumenta que:

(1) el OGF está permitido a nivel federal en su tamaño total de 2.400 MW; (2) el OGF se encuentra bajo jurisdicción federal y, por lo tanto, los indicadores de progreso a nivel federal son

críticos para satisfacer el segundo aspecto; y (3) los indicadores de progreso que la Compañía presentó en la

a nivel federal muestran que es probable que la electricidad producida por el OGF esté disponible para contribuir al suministro regional de energía (Exh. SW-1, en 2-6 a 2-11). Véase la sección III.B.2.

La Compañía también argumenta que la Variación Observada es consistente con el precedente de la Junta de Ubicación, es decir, la aprobación de la Junta de Ubicación del uso propuesto de una línea con capacidad de 345 kV que utiliza estructuras ligeramente más altas que el Proyecto propuesto a 115 kV (Escrito de la Compañía en 110-111, citando a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 19-06/D.P.U. 19-142/19-143, en 2 (2022) ("Proyecto de confiabilidad de Mid Cape"). En el Proyecto de Confiabilidad de Mid Cape, la Junta de Emplazamiento encontró que: (1) la Variación Observada sería necesaria para que las instalaciones eólicas marinas adicionales se interconectarán; y (2) Eversource tenía un mecanismo de recuperación de costos apropiado. Proyecto de confiabilidad de Mid Cape en 25, 26. Con referencia a estos dos hallazgos, SCW argumenta que el caso de la Variación Observada en este Proyecto es más simple: (1) las reglas del operador de transmisión regional, ISO-NE, no requieren más de 1.200 MW para una sola interconexión y, por lo tanto, se requerirían al menos dos instalaciones de transmisión para desarrollar el OGF hasta los 2.400 MW completos; y (2) los costos incrementales de la Variación Notificada serían cubiertos en su totalidad por la Compañía (Escrito de la Compañía en 111).

C. Posiciones de las partes

Ninguno de los intervinientes aborda la solicitud de un cambio en el estándar de revisión en un escrito. Como se describe a continuación, el Municipio presentó una Moción para Desestimar o Suspender los procedimientos basados en la terminación de los PPA por parte de la Compañía.

D. Análisis y hallazgos

1. Solicitud de la Compañía para Cambiar el Estándar de Revisión de Necesidad

La Compañía solicita a la Junta de Emplazamiento que revise su estándar de revisión para la necesidad de dos maneras:

(1) considerar los requisitos de política pública en la evaluación de necesidades; y (2) declarar explícitamente que no se requiere un PPA para determinar que un proyecto es necesario. La compañía también quiere flexibilidad para llevar a cabo "actividades preliminares de

Como cuestión inicial, examinaremos si es apropiado que la Junta Emplazadora modifique la norma de examen y aplique esa nueva norma en el presente procedimiento. En la Petición Conjunta para la Aprobación de la Fusión entre NSTAR Electric y Northeast Utilities, D.P.U. 10-170 (2011) ("Petición Conjunta"), el Departamento abordó la cuestión de su autoridad para cambiar su estándar de revisión, afirmando que "existe una presunción a favor de un curso de comportamiento de larga data". Petición Conjunta en 11. En consecuencia, para que cambiemos nuestro estándar de revisión de necesidad, la Compañía debe superar esta presunción.

Además, la nueva norma de examen propuesta no se ha articulado en ninguna decisión anterior de la Junta de Emplazamiento. Esto plantea la cuestión de si los intervinientes tuvieron suficiente conocimiento de la nueva norma para abordarla en el procedimiento. La Corte Suprema de Justicia ("SJC") ha sostenido que: "En general, es inaceptable que una agencia anuncie un nuevo estándar en su decisión final en un procedimiento de adjudicación y luego dictamine . . . que la parte que no tuvo conocimiento de esa norma no la cumplió". Boston Gas Company v. Department of Public Utilities, 405 Mass. 115, 121 (1989) ("Boston Gas").²⁶

En el mismo orden de ideas, el SJC abordó las implicaciones del debido proceso del cambio de la Junta de Emplazamiento en su estándar de revisión en el caso de Alliance to Protect Nantucket Sound, Inc. v. Energy Facilities Siting Bd., 448 Mass. 45, 52 (2006) ("Alianza"). El Tribunal sostuvo que una agencia que lleva a cabo un procedimiento de adjudicación está obligada a dar a todas las partes "suficiente aviso de los asuntos involucrados para brindarles una oportunidad razonable de preparar y presentar pruebas y argumentos". Alliance en 53, citando G.L. c. 30A, § 11(1). Véase también LaPointe v. License Bd. of Worcester, 389 Mass. 454, 458 (1983) ("El debido proceso exige que, en cualquier procedimiento que se conceda firmeza, se notifique que esté razonablemente calculada ... para dar [a una parte interesada] la oportunidad de exponer sus argumentos"). El Tribunal de la Alianza sostuvo además que: "Si la junta hubiera creado un nuevo estándar que requiriera una determinación de hechos sustanciales, claramente no podría haberlo hecho sin notificar a las partes y otorgar a cada una una oportunidad justa para preparar argumentos y presentar pruebas

²⁶ En Boston Gas, el SJC aceptó los nuevos estándares articulados por el Departamento, pero devolvió el caso para permitir que el Departamento otorgara a la Compañía "la oportunidad de cumplir con esos nuevos estándares". Boston Gas, 405 Mass. en 116.

con el fin de cumplir con ese estándar". Alliance en 52, citando Boston Gas Co. v. Department of Pub. Utils., 405 Mass. 115, 120–121 (1989).

Si bien la Compañía sugirió la norma revisada al principio de este procedimiento, no es necesario que implementemos un cambio significativo en la norma de necesidad aquí. El cambio propuesto por la Compañía al estándar de revisión de necesidad "tendría en cuenta expresamente los requisitos de política pública y las directivas legislativas que impulsan la necesidad de infraestructura de transmisión para integrar los recursos de generación de políticas públicas, especialmente la energía eólica marina, en la red regional" (Exhs. SW-3, a las 13; SW-1, en 2-6; véase también el informe de la empresa, pág. 51). El estándar de revisión actual de Cape Wind ya permite a la Junta Directiva considerar las políticas de la Commonwealth que promueven la energía eólica en su análisis. La propuesta de la Compañía para habilitar parte de la energía eólica es un factor relevante en nuestro análisis actual bajo el estándar Cape Wind. Además, reiteramos aquí nuestra declaración en Park City Wind: "hay tanto demanda como una fuerte política estatal y federal y un impulso regulatorio detrás de la energía eólica marina en Nueva Inglaterra, lo que además refuerza el caso de que es probable que haya un OGF disponible, y también son necesarias instalaciones de interconexión de transmisión". Viento de Park City a 30.

Las políticas federales y estatales de energía eólica marina son relevantes para la determinación de la necesidad, pero, sin embargo, no se reconocen explícitamente en el estándar de revisión de la necesidad. Viento de Park City a 30.

No obstante, vemos un beneficio de aclarar el estándar de revisión existente para responder a las preocupaciones de la Compañía aquí. En primer lugar, la Junta de Emplazamiento reconoce explícitamente que las políticas federales y estatales de energía eólica marina se tienen en cuenta en su norma de revisión.²⁷ En segundo lugar, reiteramos que la Junta de Emplazamiento no exige que un peticionario haya celebrado un PPA como condición para su aprobación. Viento de Park City a las 29, 30. Exploramos este tema con más detalle en nuestro fallo sobre la Moción del Pueblo para Desestimar o Suspender el Procedimiento (§III.E.6, supra). Sin embargo, hemos

²⁷ Las políticas de energía eólica marina de Massachusetts incluirían la GWSA, la Ley de Hoja de Ruta, la Política de Cero Neto, el Plan de Energía Limpia y Clima 2050, la Política de Justicia Ambiental y la Política de Crecimiento Inteligente/Energía Inteligente. Véase la sección VII.C, supra. Las políticas federales de energía eólica marina incluirían el objetivo

conjunto de los Departamentos del Interior, Energía y Comercio de desplegar 30 gigavatios de energía eólica marina en aguas de los Estados Unidos para 2030 y el plan estratégico de la FERC para los años fiscales 2022-2026, que incluye "Facilitar el desarrollo de la electricidad y la infraestructura necesarias para cambiar la combinación de recursos" (Exh. SW-1, págs. 2-5).

sostuvo que la existencia de un PPA para la producción de un proyecto puede ser relevante para la cuestión de si es probable que el OGF extrajurisdiccional esté disponible para contribuir al suministro regional de energía. Park City Wind a 30 ("Si bien los PPA son un indicador importante de progreso . . . hay otros indicadores del proyecto que proporcionan diversos grados de seguridad de que el OGF se construirá y funcionará"). El mismo razonamiento se aplica aquí.

2. Necesidad basada en el estándar de necesidad actual

La prueba en dos partes de la Decisión de Cape Wind de 2005 se aplica a las peticiones para construir instalaciones de transmisión que conecten nuevas instalaciones de generación situadas fuera de la jurisdicción del Commonwealth con la red regional. Cape Wind, decisión de 2005, páginas 16 y 17; Viento de la Viña a las 11-12; Viento de Park City a 28. La primera parte de la norma de la Junta de Emplazamiento establece si la instalación generadora podría interconectarse a la red en ausencia de nuevas instalaciones de transmisión. El expediente muestra que el OGF propuesto por la Compañía está aproximadamente a 51 millas náuticas de la costa de Brayton Point en Somerset, y no existe infraestructura eléctrica en las aguas entre el OGF propuesto y la red regional a la que SCW tiene acceso y puede usar para proporcionar energía eólica. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha demostrado que existe la necesidad de recursos de transmisión adicionales para interconectar el OGF a la red de transmisión regional.

La segunda vertiente de la norma de la Junta de Emplazamiento intenta garantizar que el OGF extrajurisdiccional esté disponible para contribuir al suministro regional de energía. La Compañía ha proporcionado evidencia de múltiples indicadores de progreso relacionados con el desarrollo de su OGF. En Park City Wind, la Junta de Emplazamiento señaló varios indicadores de que la instalación de generación en alta mar alcanzaría la operación comercial: características favorables para la generación de energía eólica marina en el área de arrendamiento; divulgación temprana y extensa para abordar las preocupaciones de las partes interesadas; avance de la instalación de generación en alta mar a través del proceso BOEM; y recepción de un certificado del secretario de MEPA sobre el FEIR del proyecto. Viento de Park City a 29. De manera análoga, SCW ha descrito numerosos indicadores de progreso, a saber, (1) SCW obtuvo un contrato de arrendamiento de BOEM en el área de arrendamiento frente a la costa sur de Nueva Inglaterra; (2) SCW invirtió en el desarrollo del Proyecto, incluido un presupuesto de aproximadamente \$ 100 millones para los gastos de desarrollo del Proyecto y OGF en 2023; (3) SCW garantizó derechos

Brayton Point con derechos de apoyo a la tierra, a un costo financiero significativo; y (4) SCW recibió un certificado SFEIR en el proceso de revisión de MEPA. Los indicadores proporcionados por SCW son similares a aquellos en los que la Junta de Emplazamiento basó su decisión sobre Park City Wind .

Al igual que en Park City Wind, la Compañía recibió PPA a través de las solicitudes competitivas de la Commonwealth para la generación de energía eólica marina, de conformidad con las Secciones 83C II y III. Sin embargo, los PPA de la Compañía se han rescindido debido a desafíos económicos. La Compañía argumenta que los PPA no son necesarios como requisito previo para demostrar la necesidad debido al estándar de la Decisión de Cape Wind 2005 , el estatuto que rige (es decir, la Sección 69J), y que BOEM no requiere un PPA como requisito previo. Si bien un PPA es un indicador del progreso del proyecto, no es el único indicador y no es obligatorio. La Junta de Emplazamiento señala que SCW ha presentado una oferta en la cuarta solicitud de energía eólica marina de la Commonwealth (Exh. EFSB-N1(S5)). El 6 de septiembre de 2024, Massachusetts seleccionó 1.087 MW y Rhode Island seleccionó 200 MW de la oferta de SCW.²⁸

Con respecto a la oposición del Municipio al argumento de necesidad de la Compañía, el Municipio sostiene que: (1) la evidencia muestra que la Compañía carece de permisos; y (2) la EFSB de RI suspendió su procedimiento (Moción de Desestimación de la Ciudad en 4-5; Respuesta de la ciudad a las oposiciones a la moción de permanecer en 2). La Junta de Emplazamiento considera que hay muchos factores que se pueden utilizar como indicadores de progreso y que, si bien el cronograma de permisos y el estado del PPA son relevantes, la Compañía ha demostrado razonablemente la necesidad del proyecto a través de otros factores. El historial muestra que también hay un fuerte impulso político y regulatorio detrás de la energía eólica marina en Nueva Inglaterra, lo que también refuerza el caso de que es probable que el OGF esté disponible, y que serán necesarias instalaciones de interconexión de transmisión.

Tanto en Vineyard Wind como en Park City Wind, la Junta de Emplazamiento exigió que, antes de comenzar la construcción, las empresas presentaran una copia del BOEM ROD que aprobaba los proyectos como prueba de que las instalaciones energéticas propuestas probablemente estarían disponibles para contribuir al suministro de energía regional. Park City Wind con 31; Viento de la Viña en 161. En ambos casos, las empresas solicitaron cierta "flexibilidad" para iniciar ciertas actividades de construcción antes del BOEM

<https://www.mass.gov/news/massachusetts-and-rhode-island-announce-largest-offshore-selección-de-viento-en-nueva-inglaterra-historia?>

aprobación. Park City Wind con 31; Carta de Vineyard Wind Company del 31 de marzo de 2020 al presidente. En Vineyard Wind, la Junta de Emplazamiento concedió a la empresa una exención limitada. Park City Wind con 31; Carta de renuncia del director de Vineyard Wind del 10 de junio de 2020. En el caso Park City Wind, la Junta de Emplazamiento declaró que examinaría cualquier solicitud de construcción antes de presentar una ROD de BOEM caso por caso. Park City Wind a 31.

En el presente caso, la Junta de Emplazamiento opta por actuar de manera coherente con nuestro precedente Vineyard Wind y Park City Wind. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente a la Junta de Emplazamiento, antes de comenzar la construcción, una copia del BOEM ROD que aprueba el OGF propuesto por la Compañía. La Compañía no podrá comenzar la construcción del Proyecto de transmisión propuesto hasta que haya cumplido con esta condición. La Junta Organizadora examinará las solicitudes de flexibilidad en la aplicación de esta condición caso por caso. La Junta de Emplazamiento considera que, sujeto al cumplimiento de la condición anterior, SCW ha demostrado que existe la necesidad de recursos de transmisión adicionales para interconectar su SCW OGF a la red de transmisión regional.

3. Variación notada

La Compañía introdujo una Variación Notificada al Proyecto, que posicionaría a la Compañía para satisfacer de manera eficiente la necesidad de instalaciones de transmisión para la totalidad de los 2.400 MW del OFG, ya que se justifica la capacidad adicional. La Variación Observada permitiría a la Compañía aprovechar la construcción del Proyecto para preconstruir también la recalada adyacente y los conductos que facilitarían la futura interconexión de los próximos 1.200 MW de las áreas de arrendamiento costa afuera de la Compañía. Al preconstruir estos componentes en conjunto con el Proyecto, la Compañía espera minimizar los impactos y costos a largo plazo y asumiría todos los costos y riesgos de hacerlo.

El expediente muestra que la Variación Observada satisfaría el primer componente del estándar de necesidad porque actualmente no existe un sistema de transmisión que pueda acomodar la totalidad de los 2.400 MW de capacidad del OGF. El expediente también muestra que la Variación Observada satisfaría la segunda parte del estándar de necesidad porque el OGF está siendo permitido por el gobierno federal.

y, por lo tanto, también se aplicarían los indicadores de progreso de la Compañía. La Junta de Emplazamiento considera que esta variación satisface el estándar de necesidad doble. La Junta de

Enfoques previos a la construcción destinados a minimizar y optimizar los impactos y costos a largo plazo, siempre que los contribuyentes no asuman los riesgos de hacerlo. Véase, Proyecto de Fiabilidad de Mid-Cape.

Para el Proyecto de Confiabilidad de Mid-Cape, la Junta de Emplazamiento determinó que la Variación Observada era necesaria para la interconexión de instalaciones eólicas marinas, y que Eversource tenía un mecanismo de recuperación de costos adecuado. La Compañía señaló que en este caso, los costos incrementales de la Variación Notificada serían cubiertos en su totalidad por la Compañía y, por lo tanto, no serían asumidos por los contribuyentes (Escrito de la Compañía en 109, citando Exh. EFSB-RS-7). Además, la Compañía enfatizó que la necesidad de la Variación Observada en este caso es aún más clara, ya que las reglas de ISO-NE no permiten más de 1.200 MW para una sola interconexión. Por lo tanto, se necesitarían al menos dos instalaciones de transmisión para desarrollar el OGF hasta los 2.400 MW completos. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha establecido que es apropiado que construya la Variación Observada junto con otros componentes del Proyecto.²⁹

E. Moción de la ciudad para suspender o desestimar los procedimientos

1. Moción y respuesta de la ciudad

El 7 de julio de 2023, el Municipio presentó su Moción para Suspender el procedimiento con el argumento de que la Compañía había decidido rescindir sus Acuerdos de Compra de Energía ("PPA").³⁰ El Municipio argumenta que la Junta de Emplazamiento debe desestimar o suspender el procedimiento porque: (1) SCW carece de "capacidad legal para solicitar una compensación" - específicamente, una compensación de zonificación- de la Junta de Emplazamiento sin los PPA existentes; (2) SCW no puede demostrar la necesidad del proyecto sin los PPA existentes; y (3) SCW no puede demostrar la viabilidad económica requerida sin los PPA existentes (Moción para Permanecer en 3-6). El Municipio argumenta que

²⁹ La Junta de Emplazamiento señala que si SCW planea construir instalaciones de transmisión para respaldar otros 1.200 MW en Brayton Point, tendría que presentar una nueva petición para construir. Ver G.L. c. 164, § 69J.

³⁰

El 21 de julio de 2023, el Municipio renunció a su solicitud de desestimación de los procedimientos: "En una consideración adicional, el Pueblo acepta que una suspensión consistente con la emitida por la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de Rhode Island, frente a un despido total, sería un curso de acción apropiado" (Respuesta del Pueblo en 1 n.1).

sin "permisos en mano y con la incertidumbre de cómo la terminación de los PPA afectará otros esfuerzos de permisos para este proyecto", la Compañía no puede demostrar la necesidad de este proyecto porque no puede demostrar que es probable que un nuevo generador esté disponible para contribuir al suministro de energía regional (Moción para permanecer en 5). El Municipio también argumenta que la decisión de la EFSB de RI de suspender el procedimiento paralelo en ese estado argumenta a favor de suspender este procedimiento también (Respuesta del Pueblo a la Oposición de Commonwealth Wind and Company en 1).

El Municipio también sostiene que las Reglas de Procedimiento de la Junta de Emplazamiento no hacen referencia al tratamiento de las mociones para desestimar o suspender (Moción para Suspender en 2-3). El Municipio señala, sin embargo, que las Reglas de Procedimiento del Departamento contienen tal regla: 220 CMR 1.06 (6) (e) que establece un estándar para las mociones de desestimación (Moción para Suspender en 2).

2. Oposición de Commonwealth Wind a la moción de suspensión

En su oposición a la moción de suspensión ("Oposición del Viento de la Commonwealth"), presentada el

El 12 de julio de 2023, el participante limitado Commonwealth Wind³¹ argumenta que el estándar de necesidad de la Junta de Emplazamiento no requiere la existencia de PPA como prueba de la necesidad de instalaciones de generación no jurisdiccionales (Commonwealth Wind Opposition en 3). En apoyo, Commonwealth Wind cita la Decisión de Cape Wind de 2005 y Vineyard Wind, que articulan el criterio de los "indicadores de progreso del proyecto" (Commonwealth Wind Opposition, pág. 3, citando a Vineyard Wind, pág. 12; Cape Wind, decisión de 2005, página 17). Commonwealth Wind también refuta el argumento de la "viabilidad económica" de la ciudad al afirmar que la viabilidad económica es solo un factor en la aprobación de la Sección 69J cuando la Junta de Emplazamiento está revisando una instalación petrolera (Commonwealth Wind Opposition en 6-7).

³¹ De conformidad con 980 CMR 1.05 (2) (c), un participante limitado solo tiene derecho a presentar un escrito y comentarios sobre la decisión tentativa, a menos que el Presidente indique lo contrario. Commonwealth Wind no solicitó permiso al Presidente de la República, ni a ninguna otra persona, para presentar un escrito sobre la Moción de Suspensión. En consecuencia, se puede argumentar que Commonwealth Wind, como participante limitado, no tenía derecho a presentar una objeción a la moción de suspensión. Sin embargo, el Municipio no planteó tal objeción y, por lo tanto, consideramos que se ha

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
renunciado a dicha objeción.

Página 59

3. Respuesta de la empresa a la moción de suspensión y respuesta superior

En su respuesta a la Moción de Suspensión de la Ciudad ("Respuesta de la Compañía"), presentada el 12 de julio de 2023, la Compañía también se remite al Departamento para un estándar de revisión. El estándar de revisión recomendado por la Compañía enfatiza el listón "alto" que la parte actora debe superar para que la Junta de Emplazamiento emita dicha suspensión (Respuesta de la Compañía en 4).

La Compañía argumenta además que la Moción para Suspender interpreta erróneamente el estándar aplicable para determinar la necesidad (Respuesta de la Compañía en 4-9). Ni la ley aplicable ni el precedente de la Junta de Emplazamiento exigen que una empresa tenga "permisos en mano" o "cualquier acuerdo de compra comercial" (Respuesta de la empresa en 5) (se omite la puntuación interna). Por el contrario, la Junta de Emplazamiento abordó directamente el criterio para determinar la necesidad en la Decisión de Cape Wind de 2005 (Respuesta de la Compañía, página 5).

Bajo esta norma, la Compañía ha proporcionado numerosos indicadores de progreso (Respuesta de la Compañía en 7-8; Ej. EFSB-N-1(S1)(1)). Estos indicadores de progreso, argumenta la Compañía, muestran que es probable que el generador esté disponible para contribuir al suministro regional de energía (Respuesta de la Compañía en 8). Por lo tanto, la Compañía concluye que ha establecido que el Proyecto es necesario de acuerdo con el estándar articulado en la Decisión de Cape Wind 2005 (Respuesta de la Compañía en 8).

Con respecto a la legitimación de la Compañía para solicitar una reparación de conformidad con la Petición de Zonificación, la Compañía sostiene que su legitimación para solicitar una reparación de zonificación se basa únicamente en los requisitos legales de G.L. c. 40A, § 3 (Respuesta de la Compañía en 16). Según la Compañía, la terminación de los PPA es irrelevante para la cuestión de la capacidad de la Compañía para solicitar exenciones de zonificación (Respuesta de la Compañía en 17).

Con respecto a la viabilidad, la Compañía sostiene que no existe ningún requisito legal que exija que un solicitante bajo la Sección 69J deba demostrar la viabilidad a través de un PPA (Respuesta de la Compañía en 14). La Compañía argumenta que hay otros factores que pueden ser considerados al evaluar la viabilidad, tales como la inversión que un desarrollador ha hecho y está haciendo en un Proyecto (Respuesta de la Compañía en 15).

En su respuesta, la Compañía sostiene que el Proyecto cumple plenamente con el estándar de necesidad actual de la Decisión Cape Wind 2005 de la Junta de Emplazamiento (Surreply de la Compañía en 2). Además, la compañía elogia ese estándar por ser "razonable y flexible" y adecuado para "la complejidad de la gran infraestructura, el desarrollo de proyectos multijurisdiccionales" (Company Surreply en 2-3). La Compañía también afirma que esta norma "no requiere un PPA como requisito previo para una demostración de necesidad" (Company Surreply en 2-3). En cambio, la norma "analiza varios indicadores de progreso y compromiso de desarrollo para determinar si es probable que el generador esté disponible para contribuir al suministro regional de energía, creando así la necesidad de las instalaciones de conectores de transmisión" (Company Surreply, pág. 3).

La Compañía declara que no se opondría a una condición de aprobación de ubicación de que el solicitante tenga un PPA o un acuerdo de compra en firme similar antes del comienzo de la actividad de construcción sustancial (Company Surreply en 8). La Compañía también argumenta que ningún desarrollador de infraestructura energética importante comenzaría la construcción sin tener a mano todos los permisos importantes y los acuerdos de compra aceptables (Company Surreply, página 8). Estas dos condiciones, tomadas en conjunto, afirma la Compañía, proporcionan la seguridad de que la aprobación de la Junta de Emplazamiento de una petición de la Sección 69J no resultará en la construcción de un proyecto de transmisión que terminaría sin tener ningún propósito (Company Surreply en 8).

4. Fallo sobre la moción de suspensión

La Compañía y el Municipio han articulado diferentes estándares de revisión que pueden ser aplicables a esta moción. Sin embargo, ambos estándares de revisión se refieren solo a una moción de desestimación, no a una moción de suspensión. Como se mencionó anteriormente, la Ciudad ha renunciado a su solicitud de desestimación.

Por lo tanto, consideramos que ninguna de las dos normas es aplicable a la presente moción. En consecuencia, recurrimos a otras fuentes del derecho, incluidos los precedentes pertinentes.

La Junta de Emplazamiento ha aplicado sistemáticamente el estándar de "indicadores de progreso del proyecto" para determinar si es probable que un nuevo generador esté disponible, uno de los dos aspectos de la prueba para

necesidad del proyecto propuesto.³² Park City Wind en 21-22; Viento de la Viña a las 12; Cape Wind, decisión de 2005, págs. 16 y 17. Por lo tanto, aplicamos ese estándar al pronunciarnos sobre la Moción de Suspensión de la Ciudad. Como ya se ha señalado, en el presente caso hay varios indicadores de la marcha de los proyectos. Además, encontramos que estos indicadores del progreso del proyecto son convincentes. Véase la sección III.D.2. En esa sección, la Junta de Emplazamiento considera que es probable que el generador esté disponible para contribuir al suministro regional de energía. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento rechaza el argumento de la Ciudad de que la Compañía no ha establecido la necesidad del Proyecto

En el caso de Park City Wind, la Junta de Emplazamiento aprobó una petición para construir líneas de transmisión que conecten a la red un generador en alta mar fuera de la jurisdicción de la Junta de Emplazamiento. Viento de Park City a 1. En ese caso, al igual que en el presente caso, el peticionario no contaba con PPA en vigor cuando la Junta de Emplazamiento emitió su decisión final. Viento de Park City a las 8, 28. Sostuvimos que: [a]unque los PPA son un indicador importante de progreso, hay muchos otros indicadores del proyecto que brindan diversos grados de seguridad de que el OGF se construirá y funcionará, y que el proyecto sigue siendo necesario para interconectar el OGF. Viento de Park City a 30. La Junta de Emplazamiento reconoció que, a pesar de las recientes terminaciones de los PPA de energía eólica marina en Massachusetts y otros estados, Massachusetts, Connecticut y Rhode Island, individualmente y en conjunto, en virtud de un Memorando de Entendimiento recientemente ejecutado, están presionando con solicitudes de adquisición adicionales para recursos de energía eólica marina. Viento de Park City a 30. Si bien la Compañía ha declarado que no se opondría a que la Junta de Emplazamiento exija la ejecución de PPA como condición de aprobación antes de que la Compañía pueda comenzar la construcción sustancial, no consideramos que esta condición sea una medida necesaria para abordar la moción de desestimación. Como se señaló anteriormente en la Sección D.2., hemos encontrado que el requisito de un PPA ejecutado antes de la construcción no es requerido por el estándar de necesidad de la Decisión de Cape Wind 2005 y no se ha impuesto de otra manera como una condición de construcción de la Junta de Emplazamiento con respecto a sus aprobaciones de instalaciones de interconexión eólica marina.

³² El otro aspecto es: "que el sistema de transmisión existente es inadecuado para interconectar el generador nuevo o ampliado". Viento de Park City a los 21; Viento de la viña a las 11; Cape Wind 2005, decisión de 16 a 17. El Municipio no alega que la

En cuanto a la viabilidad, no existe ningún requisito legal que exija a un solicitante en virtud del artículo 69J que demuestre la viabilidad a través de un PPA. Además, como señala Commonwealth Wind, el lenguaje legal y regulatorio asociado se refiere a la "viabilidad" solo en el contexto de la aprobación para construir una instalación petrolera.

En consecuencia, denegamos la Moción de Suspensión de la Ciudad.³³

IV. ENFOQUES ALTERNATIVOS PARA SATISFACER LAS NECESIDADES IDENTIFICADAS

A. Norma de revisión

G.L. c. 164, § 69J requiere que el proponente de un proyecto presente alternativas a la instalación propuesta, que pueden incluir: (1) otros métodos de transmisión o almacenamiento de energía; (2) otras fuentes de energía eléctrica; o (3) una reducción de los requisitos a través de la gestión de la carga.³⁴

Al implementar su mandato estatutario, la Junta de Emplazamiento requiere que el peticionario demuestre que, en general, su proyecto propuesto es superior a dichos enfoques alternativos en términos de costo, impacto ambiental y capacidad para satisfacer la necesidad identificada. Además, la Junta de Emplazamiento requiere que un peticionario considere la confiabilidad del suministro como parte de su demostración de que el proyecto propuesto es superior a los enfoques de proyectos alternativos. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-03/D.P.U. 22-21, en 30 (2024) ("GCEP"); Park City Wind en 31-32; Proyecto de confiabilidad de Mid Cape en 88.

B. Alternativas consideradas

Además del proyecto propuesto, la Compañía realizó un análisis de posibles alternativas para abordar la necesidad identificada (Resumen de la Compañía en 61 citando Exh. SW-1 en § 3; SW-6 en § 2). La Compañía declaró que el análisis incluyó la evaluación de alternativas en cada nivel de

³³ Además, la Moción de Suspensión es ahora discutible, dado que estamos emitiendo una decisión sobre las Peticiones en este documento.

³⁴ G.L. c. 164, § 69J también requiere que un solicitante presente "otras ubicaciones de sitios". El cumplimiento del requisito se evalúa en la Sección V, *infra*.

Diseño del proyecto: (1) opción de no construcción, (2) tecnologías alternativas, (3) diseños alternativos,

(4) rutas alternativas (en tierra y en alta mar), (5) sitios alternativos de recalada, (6) sitios alternativos para la Estación Convertidora, y (7) POIs alternativos (Exhs. SW-1, en § 3; SW-6, en 2-1 a 2-12).

La Compañía declaró que bajo la alternativa de no construir, el Proyecto no se construiría (Escrito de la Compañía en 61 citando Exh. SW-1, págs. 6-9). SCW afirma que la alternativa de no construcción: (1) evitaría la entrega de 1.200 MW de energía por parte de la Compañía y la eliminación de más de dos millones de toneladas métricas de emisiones de GEI al año; (2) no cumplir con los requisitos de política pública del Estado Libre Asociado y la región; (3) impedir la realización del propósito del Proyecto, incluida la provisión de amplios beneficios ambientales, económicos y de confiabilidad; y

(4) privar a la Commonwealth y a la región de un proyecto clave para fortalecer la seguridad energética (Informe de la Compañía, págs. 61-62, citando Exhs. SW-1, en 2-1 a 2-5, 3-2 a 3-3, 6-9; EFSB-N-4(S1); EFSB-CPC-1; EFSB-CPC-2). De manera similar, la Compañía argumenta que las alternativas sin cables (por ejemplo, eficiencia energética, gestión de carga, respuesta a la demanda a gran escala, energía solar, eólica terrestre y generación basada en combustión), que también renunciarían al Proyecto, no cumplen con los requisitos legislativos para aumentar el suministro de energía limpia a través de la energía eólica marina (Informe de la Compañía en 62 citando Ej. SW-1, págs. 3-2). Por lo tanto, la Compañía desestimó tanto las alternativas "sin construcción" como las alternativas sin cables (Exh. SW-1, en 3-2 a 3-3).

La Compañía consideró dos tecnologías de transmisión de energía eléctrica para el Proyecto: HVAC y HVDC (Exh. SW-1, págs. 3-11). La Compañía declaró que HVDC es muy adecuado para la transmisión de energía de gran capacidad a distancias de más de 75 millas, incluido este Proyecto, dada su distancia total de aproximadamente 113 millas (Exhs. SW-1, cuadros 1-1, 3-12; EFSB-G-20(S1)(2) en 20; EFSB-PA-3. La Compañía explicó que un sistema HVAC equivalente para esta distancia requeriría de cuatro a cinco circuitos de cable y probablemente una subestación de compensación de punto medio en alta mar, lo cual aumentaría el costo y los impactos de construcción (Exh. EFSB-PA-3). La compañía agregó que un sistema HVAC a esta distancia tiene un mayor riesgo de problemas técnicos (por ejemplo, estabilidad de la turbina eólica, armónicos, sobretensiones transitorias) que podrían afectar negativamente la confiabilidad, y que la potencia reactiva generada en los cables HVAC aumenta las pérdidas eléctricas a medida que aumenta la

distancia (Exh. EFSB-PA-3). La Compañía indicó, por lo tanto, que su uso de HVDC

sería más rentable, reduciría los impactos en el fondo marino y daría lugar a una reducción sustancial de las pérdidas eléctricas (Informe de la Compañía, págs. 64-65, donde se cita Exh. EFSB-PA-3).

El proyecto utilizaría un voltaje de operación de +/- 320 kV, que SCW declaró que es el estándar común en la industria eólica marina en Europa y los EE. UU. (Exh. EFSB-PA-5). La Compañía declaró que, para llevar la energía del Proyecto a tierra, un voltaje nominal de 320 kV es el más adecuado para los cables de exportación HVDC (Exh. SW-3, pág. 15). La Compañía explicó que tales voltajes no cambiarían significativamente el tamaño del cable de exportación ni resultarían en reducciones materiales en el impacto potencial sobre el lecho marino asociado con la instalación (Exh. SW-3, pág. 15). La Compañía agregó que el uso de voltajes de cable inferiores a los 320 kV propuestos requeriría que se colocaran más cables a lo largo del lecho marino, lo que ampliaría el área de impacto en el entorno marino y podría aumentar la pérdida total de energía a través de la transmisión (Exh. SW-3, pág. 15). El proyecto utilizaría tecnología de cable de polietileno reticulado ("XLPE") para los cables marinos y terrestres del proyecto (Exh. SW-1, págs. 3-12). La Compañía indicó que la tecnología XLPE: (1) es de última generación para la transmisión en alta mar en todo el mundo; (2) se ha demostrado que tiene mayor confiabilidad y facilidad de manejo que los cables llenos de fluido e impregnados de aceite a alta presión; y (3) permite una unión y terminación estándar y más rápida (Company Brief en 65, citando Exh. SW-1, págs. 3-13).

La Compañía también consideró si el Proyecto debería interconectarse con la red eléctrica regional en Brayton Point o en otros posibles puntos de interés (Exhs. SW-1, en 1-14, 3-3 a 3-4, 4-1; EFSB-RS-5). La Compañía declaró que, en general, evaluó diez puntos de interés, incluido Brayton Point (Exh. SW-1, 4-4 a 4-6). La Compañía declaró que eligió Brayton Point porque: (1) Brayton Point permitiría una interconexión robusta sin grandes actualizaciones de transmisión; (2) la implementación del Proyecto en un terreno baldío mejoraría el sitio y excluiría su uso para operaciones de mayor impacto ambiental; y (3) la Compañía obtuvo una posición de cola^{favorable 35} de ISO-NE en Brayton Point (Exhs. SW-1, en 1-14, 3-3, 4-6; SW-6, en 2-4 a 2-5; EFSB-

³⁵ Después de que ISO-NE valida una solicitud de interconexión de proyecto, asigna una posición de cola a un proyecto en la cola de interconexión ISO para determinar las actualizaciones y la responsabilidad de costos y para establecer la secuencia para que la ISO realice estudios de interconexión. <https://www.iso-ne.com/participate/applications->

N-4(S1)(1); EFSB-CM-34; EFSB-G-20; EFSB-CPC-1, página 3). La Compañía relató que otros puntos de interés fueron eliminados debido a preocupaciones sobre la distancia excesiva, las limitaciones de capacidad, los problemas de equipo y la congestión de la infraestructura y las huellas de otros proyectos propuestos (Exh. SW-1, en 4-4 a 4-6). La Compañía declaró que el área de la subestación de Falmouth Tap, uno de los posibles puntos de interés, ha sido elegida por ISO-NE como la ubicación que sería el punto de interés para el Proyecto del Conector de Falmouth de la Compañía (SW-1, en 4-5). Sin embargo, la Compañía también declaró que durante el análisis de posibles POI para el Proyecto del Conector de Falmouth, Brayton Point fue identificado como el POI preferido debido a su posición favorable en la cola ISO-NE y su factibilidad (Exh. SW-1, págs. 4 y 6).

Por último, la Compañía consideró si el Proyecto debería ser parte de un sistema de transmisión de "malla" que potencialmente podría ser compartido por múltiples proyectos eólicos marinos o si una conexión directa desde el OGF al POI, como propuso SCW, sería mejor (Exh. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73 a 80). La Compañía reconoce que la transmisión compartida o en malla podría tener costos más bajos y una mayor eficiencia en la interconexión, el emplazamiento y la construcción (Informe de la Compañía en 67; Ej. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73 a 80). Sin embargo, la Compañía explicó que la transmisión compartida requeriría una alineación significativa entre las partes interesadas clave y el desarrollo de reglas para proporcionar un marco para su construcción (Informe de la Compañía en 67; Ej. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73 a 80). La compañía estimó que el uso de la transmisión de malla para la energía eólica marina en esta región probablemente será de diez años o más en el futuro. a los 67; Ej. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73 a 80). Por lo tanto, la Compañía argumenta que un enfoque de transmisión compartida/de malla no es actualmente una opción viable debido al tiempo y la falta de preparación (Escrito de la Compañía en 67; Ej. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73 a 80). La Compañía señala, sin embargo, que está avanzando activamente en los esfuerzos para promover la transmisión compartida/en malla, por ejemplo, presentando comentarios en respuesta a la Solicitud de Información emitida por los cinco Estados de Nueva Inglaterra³⁶

³⁶ Ver, New England Energy Vision, Aviso de solicitud de información de la Iniciativa de Transmisión de los Estados de Nueva Inglaterra (septiembre de 2022) <https://newenglandenergyvision.com/new-england-iniciativa-de-transmisión-de-estados/>; ver, Además, Comentarios de Mayflower Wind Energy LLC en respuesta a la

(Exh. EFSB-G-20, página 2). Las Tablas 1 y 2, a continuación, resumen tanto las ventajas como los desafíos actuales (respectivamente) de un enfoque compartido/de malla para este Proyecto, según lo declarado por la Compañía.

Tabla 1: Ventajas de una conexión offshore compartida/de malla.

Ventajas de lo compartido/malla	Descripción
Menores costos agregados	Costos potencialmente más bajos en conjunto en comparación con los costos asociados con múltiples proyectos de conectores de transmisión independientes (resumen de la compañía en 67, <u>citando</u> Exh. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73-80)
Mayor eficiencia física	Mayor eficiencia en la interconexión, ubicación y construcción de instalaciones compartidas (Informe de la Compañía en 67, <u>citando</u> Exh. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73-80)
Ampliamente considerado	Siendo discutido por muchos grupos y autoridades (Company Brief en 67, <u>citando</u> Exh. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73-80)
Legislación en materia de contratación pública	Existe legislación que autoriza la contratación de transmisión compartida: An Act Driving Clean Energy and Offshore Wind, St. 2022, c. 179, § 70 (Company Brief en 67; Ej. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73 a 80).
Gol	La transmisión en red sigue siendo un objetivo según la visión de 2019 de Anbaric/Commercial Development Company (CDC) (Exh. EFSB-G-20, en 1)

Tabla 2: Desafíos actuales con una conexión offshore compartida/de malla.

Desafíos actuales con compartido/malla	Descripción
No hay oportunidad de participar	Actualmente no hay oportunidad de participar en la transmisión compartida de energía eólica marina (Informe de la compañía en 67, <u>citando</u> Exh. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73-80)
Horizonte temporal de 10+ años	Faltan más de diez años para la realización de la transmisión compartida (Company Brief, pág. 67, <u>citando</u> Exh. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73-80)
Requiere alineación, cambios y estudios significativos	Requiere una alineación significativa con las autoridades regionales, cooperación interestatal y acuerdos comerciales, cambios en los procesos de interconexión y ubicación, y estudios de transmisión significativos (Informe de la compañía en 67; Ej. EFSB-G-20, en 1; Tr. 1, págs. 73-80)
Revisión de las normas	Una variedad de reglas tarifarias y operativas requerirían una revisión para permitir el enfoque de transmisión compartida, que podría incluir elementos como el requisito de confiabilidad de "contingencia de una sola fuente" de ISO-NE, que está en vigor para garantizar que la pérdida de una sola pieza de equipo no resulte en una pérdida neta de más de 1.200 MW de recursos energéticos del sistema regional. Este proyecto entregaría 1.200 MW a través de un solo circuito HVDC, cumpliendo así con la norma, al tiempo que maximizaría el uso del activo de transmisión bajo los requisitos de confiabilidad actuales (Informe de la Compañía en 67; Ej. EFSB-G-20, página 2).

Ninguna otra parte hizo comentarios sobre el análisis alternativo de la Compañía.

C. Análisis y hallazgos

La Compañía presentó varios enfoques alternativos al Proyecto. Como se describió anteriormente en la Sección III, se necesitan nuevas instalaciones de transmisión para conectar el OGF propuesto por la Compañía a la red eléctrica de Nueva Inglaterra. En consecuencia, las alternativas de no construcción y no transmisión no satisfarían la necesidad identificada. La Compañía propone utilizar **líneas de transmisión HVDC XLPE de +/- 320 kV**. Como señaló la compañía, el uso de cables HVAC para conectores eólicos marinos a distancias superiores a 75 millas es desfavorable en relación con la tecnología HVDC en términos de costo, pérdidas eléctricas y huella del fondo marino. La interrupción del fondo marino sería mayor con HVAC porque requeriría la construcción de cuatro a cinco circuitos de cable y, probablemente, una subestación de compensación de punto medio en alta mar. Dado que la totalidad del proyecto, con

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
113 millas de longitud, supera esa distancia en casi

40 millas, la tecnología HVDC parece ser ventajosa y la mejor opción. Además, la elección de voltaje nominal de la Compañía de +/- 320 kV es razonable porque: (1) voltajes más altos no resultarían en reducciones materiales en el área de posible impacto del fondo marino asociado con la instalación; y (2) voltajes más bajos requerirían la colocación de cables adicionales a lo largo del lecho marino, lo que ampliaría el área de impacto en alta mar y podría aumentar la pérdida total de energía a través de la transmisión.

La compañía consideró enfoques alternativos para interconectar el OGF propuesto a la red regional. Estos incluyeron el uso de otros puntos de interés o la construcción de una línea de transmisión compartida/de malla para su uso con múltiples proyectos eólicos marinos. El expediente muestra que el POI de Brayton Point es superior a las alternativas debido a su sólida interconexión actualmente disponible, su condición de zona industrial abandonada y su sólida posición en la cola ISO-NE (véase la reseña en la sección V.B.2, infra). Con respecto a la preferencia de la Compañía por un enfoque de vínculo directo en lugar de un enfoque compartido/de malla, el registro muestra que se está generando un impulso hacia un enfoque compartido/de malla: sigue siendo un objetivo según la visión de 2019 de la Compañía de Desarrollo Comercial / Anbaric, se ha promulgado legislación de adquisiciones, se discute ampliamente entre las partes interesadas y otros actores, y la Compañía está avanzando activamente en los esfuerzos asociados. Un enfoque compartido/de malla también parece prometedor en términos de fomentar considerables economías de escala porque: (1) podría reducir potencialmente los costos en conjunto en contraste con los costos asociados con múltiples proyectos independientes de conectores de transmisión; y (2) fomentaría una mayor eficiencia en la interconexión, el emplazamiento y la construcción de instalaciones compartidas. Sin embargo, la preferencia de la Compañía por un enfoque de vinculación directa es razonable a la luz de las limitaciones sustanciales de tiempo y preparación asociadas con el enfoque compartido/de malla en la región.

En consecuencia, por las razones citadas anteriormente, la Junta de Emplazamiento considera que, en general, el Proyecto es superior a las otras alternativas evaluadas con respecto al costo, el impacto ambiental, la satisfacción de la necesidad identificada y el suministro de energía confiable para el Estado Libre Asociado con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor costo posible.

V. SELECCIÓN DE RUTA

A. Norma de revisión

G.L. c. 164, § 69J requiere que una petición de construcción incluya una descripción de las alternativas a la instalación, incluidas "otras ubicaciones del sitio". Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento requiere que el solicitante demuestre que ha considerado una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación y que sus instalaciones propuestas están ubicadas en ubicaciones que minimizan el costo y los impactos ambientales, al tiempo que garantizan un suministro confiable. Para hacerlo, un solicitante debe cumplir con una prueba doble. En primer lugar, el solicitante debe demostrar que desarrolló y aplicó un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de una manera que garantice que no ha pasado por alto o eliminado ninguna ruta que, en general, sea claramente superior a la ruta propuesta. En segundo lugar, el solicitante generalmente debe demostrar que identificó al menos dos sitios o rutas observados con algún grado de diversidad geográfica. GCEP a 37; Park City Wind con 3637; NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83, en 71 (2019) ("Sudbury-Hudson") afirmado, Ciudad de Sudbury (supra). Pero véase Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 1601, en 28-29 (2016) ("Colonial 2016")"; Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 18-01/D.P.U. 1830, en 40-42 (2019) ("Colonial 2019"), donde la Junta de Emplazamiento consideró razonable la decisión de la empresa de no señalar una ruta alternativa.

B. Enfoque de la empresa para la selección de rutas

1. Introducción

La Compañía declaró que su proceso de selección de rutas incluyó los siguientes pasos:

- Identificar posibles puntos de interés con la red eléctrica, posibles parcelas de tierra para el desarrollo de la estación convertidora HVDC y posibles ubicaciones de recalada;
- Identificar el área geográfica de estudio que incorpora el POI, la ubicación propuesta de la estación convertidora HVDC, las ubicaciones propuestas para tocar tierra y las áreas adyacentes en alta mar en aguas estatales;
- Evaluar las posibles opciones de enrutamiento dentro del área de estudio que conectarían la llegada a tierra, la estación convertidora HVDC y el POI;

- Evalúe las posibles opciones de enrutamiento para fallas fatales y avance con las rutas candidatas; y
- Evalúe la puntuación compilada de las rutas candidatas. (Exh. SW-1, en 4-2).

2. Posibles puntos de interés

La Compañía declaró que inicialmente consideró múltiples puntos de interconexión costera, incluyendo: (1) una futura estación de conmutación de 345 kV en Bourne; (2) Subestación West Barnstable; (3) Subestación a granel de Falmouth; (4) Subestación de Falmouth Tap; (5) Subestación Carver; (6) Subestación del Canal en Sandwich; (7) Subestación Pilgrim en Plymouth; (8) Subestación del condado de Kent en Rhode Island; (9) Subestación Mística en Everett; (10) Subestación de K Street en Boston; y (11) Subestación Brayton Point (Exh. SW-1, en 4-4 a 4-6). La Compañía declaró que había reducido la lista de puntos de interés a Brayton Point debido a varias desventajas para los otros sitios (Exh. SW-1, en 4-4 a 4-6).

Con respecto a la opción de Bourne, la Compañía evaluó la construcción de una nueva estación de conmutación de interconexión de 345 kV en las cercanías de la estación de conmutación de Bourne de 115 kV de Eversource y al sureste del Canal de Cape Cod (Exh. SW-1, págs. 4-4). La Compañía relató que las mejoras planificadas por Eversource en esta área en Cape Cod incluirían un POI al sur, en la subestación de Eversource Falmouth Tap, que está más cerca de la costa y a una distancia más corta de la OGF (Exh. SW-1, págs. 4-4). Por lo tanto, la Compañía concluyó que, en comparación, Bourne no era una opción factible (Exh. SW-1, págs. 4-4). Para la opción de la subestación West Barnstable, la Compañía señaló que este POI ya tenía planeadas dos interconexiones, por lo tanto, consideró que la opción era inviable (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). En el caso de la subestación a granel de Falmouth, la empresa declaró que los dos circuitos de 115 kV de esa subestación tenían una capacidad limitada (menos de 400 MW) (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). En consecuencia, la Compañía sostiene que para cumplir con los criterios de interconexión ISO-NE, un POI en la Subestación a Granel de Falmouth requeriría actualizaciones significativas y, por lo tanto, no era factible (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). La compañía planea utilizar la subestación de Falmouth Tap como punto de interés para su proyecto de conexión de Falmouth, según lo afirmado por ISO-NE (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). La

registrado como EFSB 21-03/D.P.U. 21-142/21-143. La Compañía, sin embargo, enfatizó que incluso durante su análisis de posibles puntos de interés para el proyecto de Falmouth Connection, identificó a Brayton Point como un punto de interés factible (Exh. SW-1, págs. 4 y 6).

La Compañía señaló que la Subestación Carver cumplía con los criterios eléctricos básicos para un POI, pero requeriría una ruta terrestre sustancial para acceder a la subestación, es decir, más del doble de la distancia en relación con otros POI considerados (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). Para la subestación del Canal, la Compañía enfatizó que el acceso a la subestación requeriría pasar la nueva estación de Bourne de todos modos, lo que no resultaría en ninguna ventaja para la interconexión en el Canal en lugar de Bourne (Exh. SW-1, págs. 4 y 5).

Además, la Compañía declaró que sería difícil conectarse a la subestación del Canal debido a que el equipo de la subestación está envejecido y podría requerir una reconstrucción completa (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). La Compañía señaló que: (1) la interconexión a la Subestación Pilgrim

enfrentar desafíos eléctricos; y (2) probablemente requeriría una larga ruta marítima alrededor de Cape Cod, ya que el USACE se ha resistido al acceso por cable a lo largo del Canal de Cape Cod (Exh. SW-1, págs. 4 y 5).

Por lo tanto, la Compañía enfatizó que, por las razones antes mencionadas, eliminó las ubicaciones de Carver, Canal y Pilgrim de una consideración adicional (Exh. SW-1, págs. 4 y 5).

Con respecto a la subestación de 345 kV del condado de Kent, la Compañía declaró que las rutas costa afuera y en tierra para acceder a la subestación tendrían desafíos de factibilidad (Exh. SW-1, págs. 4 y 5).

Específicamente, la Compañía señaló que la ruta terrestre encontraría una densa congestión de servicios públicos subterráneos en la carretera, y la ruta costa afuera tendría que evitar otros proyectos propuestos, limitando así el área disponible para las actividades de instalación (Exh. SW-1, págs. 4 y 5).

Por lo tanto, la Compañía señaló que no buscó la ubicación del condado de Kent (Exh. SW-1, págs. 4 y 5).

Con respecto a la subestación de Mystic River, la Compañía declaró que este POI sería la mayor distancia del OGF en relación con cualquiera de las otras opciones que consideró (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). La Compañía sostuvo que, si bien la subestación está ubicada junto al río Mystic, su capacidad para enrutar el cable en alta mar desde el OGF tendría múltiples obstáculos, incluida la necesidad de evitar el puerto de Boston (Exh. SW-1, págs. 4 y 5). Con respecto a la subestación de K Street, la Compañía declaró que esta subestación también requeriría una larga

ruta marítima alrededor de Cape Cod (Exh. SW-1, págs. 4 y 6).

Además, la Compañía sostiene que la subestación de K Street carecía de la capacidad eléctrica que se encuentra en la subestación Mystic, y que el sitio de la subestación de K Street es pequeño y difícil de expandir

debido a que es un sitio industrial activo (Exh. SW-1, págs. 4 y 6). Por lo tanto, la Compañía señaló que, por las razones antes mencionadas, no buscó las ubicaciones de Mystic o K Street (Exh. SW-1 en, 4-5 a 4-6).

La siguiente tabla, Tabla 3, resume los desafíos descritos por la Compañía para cada una de las opciones anteriores.

Cuadro 3: Resumen de la viabilidad de las opciones de puntos de interés.

Posibles puntos de interés	Impedimento	Descripción
Estación de conmutación de Bourne	Distancia	ISO-NE planea avanzar en una alternativa que sea una distancia más corta a la costa y OGF (Exh. SW-1, en 4-4)
Subestación de West Barnstable	Restricción de capacidad	Ya hay dos conexiones previstas para este POI (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación a granel de Falmouth	Restricción de capacidad	Capacidad limitada del circuito (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación de Falmouth Tap	ISO-NE Posición de la cola, viabilidad	La compañía planea utilizar este POI para el proyecto Falmouth Connection (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación Carver	Distancia	Más del doble de la distancia a la ubicación en tierra en relación con otros puntos de interés considerados (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación del Canal	Distancia, Equipo	Requeriría pasar la nueva estación de Bourne; equipos envejecidos que podrían requerir una reconstrucción completa (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación del Peregrino	Distancia	Larga ruta marítima alrededor de Cape Cod (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación del condado de Kent	Congestión	Densa congestión de servicios públicos subterráneos en tierra, necesidad de evitar otros proyectos propuestos en alta mar (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación de Mystic River	Distancia	La mayor distancia desde el OGF en relación con las otras opciones (Exh. SW-1, en 4-5)
Subestación de la calle K	Distancia, equipo, restricciones de expansión	Requeriría una larga ruta marítima alrededor de Cape Cod; tamaño pequeño del sitio, sería difícil de expandir (Exh. SW-1, en 4-6)

La Compañía señaló que, además de una posición favorable en la cola ISO-NE, consideró que el sitio de Brayton Point era ventajoso por las siguientes razones: (1) la robusta

infraestructura de transmisión regional de 345 kV existente y disponible; (2) su condición de zona industrial abandonada, que reduce

impactos al medio ambiente natural y permite la revitalización de la propiedad para el uso de energía limpia y de bajo impacto, y el beneficio para la comunidad; (3) su ubicación frente al mar, que permite el acceso directo a la propiedad y al sitio de la Estación Convertidora, evitando así la perturbación de otras propiedades en el acceso al sitio; (4) falta de restricciones de tierras de conservación y espacios públicos en el sitio, lo que evita la pérdida de tierras de conservación y la necesidad de obtener aprobaciones para superar dichas restricciones; (5) falta de una población de J.A. afectada negativamente; y (6) relativamente pocos hogares (Exhs. SW-1, en 3-3, 4-6; SW-6, en 2-4 a 2-5; EFSB-CPC-1).

3. Selección de rutas candidatas

Con Brayton Point seleccionado como su POI preferido, la Compañía declaró que consideró 14 rutas potenciales desde el OGF hasta el POI, determinando la ruta propuesta que resultaría en el menor impacto y permitiría la instalación, el mantenimiento y la operación de cables seguros, prácticos y a largo plazo en comparación con las alternativas consideradas (RR-EFSB-12(1) en 3, 28). Con respecto a la OECC, la Compañía declaró que la identificación de estos corredores requería una planificación cuidadosa y la optimización de rutas en el contexto de factores que incluían los peligros físicos en alta mar, los cables submarinos existentes, las áreas de uso económico y recreativo, las áreas marinas protegidas y los puntos de interconexión (Exh. SW-1, págs. 3-4). La Compañía declaró que: (1) los peligros físicos podrían incluir naufragios, municiones sin detonar, otros cables existentes (y planificados) y obstrucciones en el fondo marino y el subsuelo; (2) los usos económicos o recreativos podrían incluir la pesca comercial o recreativa, la navegación recreativa y el turismo, y el anclaje; y (3) las áreas protegidas podrían incluir áreas protegidas con fines biológicos, culturales o históricos (Exh. SW-1, págs. 3-4).

La Compañía sostuvo que consideró cuidadosamente: (1) travesías terrestres más largas en Rhode Island, a través de Middletown, Portsmouth, Little Compton y Tiverton; y (2) rutas más largas en alta mar de Rhode Island a través del Paso Este y el Paso Oeste de la Bahía de Narragansett, y a través del paso norte del río Sakonnet en Portsmouth, sin cruce intermedio (Exh. SW-1, págs. 3-8). La compañía relató que también evaluó una ruta exclusiva de Massachusetts (después de que la ruta atravesaría aguas federales) que atravesaría la bahía de Buzzards durante aproximadamente 7.6 millas y tocaría tierra en Westport (Exh. SW-1, págs. 3-8).

La compañía declaró que identificó posibles ubicaciones de recalada utilizando nueve criterios:

- (1) tierra disponible para las actividades de HDD y la necesaria infraestructura permanente de transición de alta mar a tierra; (2) pasillos de ancho suficiente para acomodar la instalación del banco de conductos y los pozos de registro; (3) profundidades de agua suficientes para acomodar barcasas de soporte en la ubicación de salida del disco duro;
- (4) evitar la infraestructura existente que haría inviable la construcción; (5) evitar o minimizar los impactos de la construcción para el público; (6) evitar materiales peligrosos y sitios de contención ambiental en Brayton Point; (7) evitar riesgos de exposición al cable;
- (8) evitar o minimizar los impactos en las áreas de recursos de humedales; (9) evitar o minimizar los impactos en las poblaciones de J.A.; y (10) la minimización de la longitud total de la ruta terrestre equilibrada con la evitación de impactos adversos (Exh. SW-1, págs. 4-11).

En última instancia, la Compañía declaró que decidió una ruta que iría hacia el norte por el río Sakonnet, tocando tierra de manera intermedia en la isla de Aquidneck en Rhode Island, y luego continuaría bajo tierra a través de la isla de Aquidneck hasta la bahía de Mount Hope (Resumen de la Compañía a los 16; Ej. SW-1, págs. 3-10). La Compañía señaló que al ingresar a la Bahía de Mount Hope, el OECC propuesto se bifurca en dos enfoques alternativos y lugares de llegada a tierra, la Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton, las Rutas Alternativas Preferidas y Notadas de la Compañía, respectivamente (Exh. SW-1, págs. 3-5). La Compañía avanzó las dos rutas candidatas a la fase de puntuación del análisis de rutas (Exh. SW-1, págs. 4-11). La Compañía sostuvo que las rutas del cable terrestre estaban directamente vinculadas a las alineaciones de la ruta del cable de exportación en alta mar, la ubicación de la llegada a tierra y el POI (Exh. SW-1, págs. 3-8). La Compañía declaró que ambas rutas candidatas incluirían la instalación de las mismas líneas de transmisión subterráneas de HVAC que transmitirían la energía convertida desde la Estación Convertidora HVDC al POI en la Subestación de 345 kV existente de National Grid Brayton Point, aproximadamente a 0.2 millas al sur de la Estación Convertidora HVDC propuesta (Exh. SW-1, págs. 4-12).

La Compañía señaló que dentro del universo de rutas de cable en alta mar y en tierra consideradas, solo había una ruta exclusiva de Massachusetts (es decir, una ruta que no entraba en Rhode Island después de salir de aguas federales) (Exh. SW-1, págs. 3-7). La compañía señaló que la ruta atravesaría la bahía de Buzzards en aguas del estado de Massachusetts durante aproximadamente 7.6 millas, tocaría tierra en Horseneck Beach o en el río Westport en Westport,

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
luego se dirigiría hacia el norte a lo largo de la Ruta 88 para

Página 84

aproximadamente doce millas a través de Westport y hasta la intersección con la Ruta Estatal 6 (Exh. SW-1, págs. 3-9 y 4-8). Según la Compañía, la ruta se dirigiría en dirección oeste, siguiendo la Ruta Estatal 6 durante 1,2 millas en Fall River y luego hasta la parcela de Ferry Street, también en Fall River (Exh. SW-1, págs. 3-9).

La Compañía relató que ambas opciones de recalada para esta ruta solo de Massachusetts son problemáticas (Exh. SW-1, págs. 4-8). La compañía declaró que la opción de Horseneck Beach requeriría suspender el cable del puente levadizo existente o utilizar HDD para cruzar por debajo del río Westport: lo primero es técnicamente inviable y lo segundo es inviable debido a la presencia de pantanos y propiedades residenciales colindantes (Exh. SW-1, págs. 4-8). La Compañía sostuvo que la opción del río Westport es problemática porque: (1) requeriría tender un cable por el río Westport, que es un hábitat productivo de pasto marino y mariscos, y también un lugar popular para la navegación recreativa; (2) habría una escasez de puntos de llegada a tierra debido a los pantanos que colindan con propiedades residenciales y la falta de carreteras o estacionamientos adecuados; y (3) el área al oeste de la Ruta 88 está designada como Distrito Histórico Local (Exh. SW-1, págs. 4-8).

Las Tablas 4A y 4B, y la Figura 3, a continuación, enumeran y describen (respectivamente) el universo de rutas de cable costa afuera y tierra consideradas por la Compañía.

Cuadro 4A: Rutas de cable mar adentro y terrestres consideradas.

Categoría de ruta	ID de ruta	Descripción de la ruta	1º Aterrizaje Intermedio	2º Recalada Intermedia	Brayton Punto de aterrizaje
Río Sakonnet con cruce intermedio en tierra de Portsmouth	1	Río Sakonnet a Boyds Ln. a RWU	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	RWU (en inglés) (Portsmouth, Rhode Island)	Río Lee
	2	Río Sakonnet a Boyds Ln. a Montaup Country Club	Boyds Ln. (Portsmouth, Rhode Island)	Montaup Club de Campo (Portsmouth, RI)	Río Lee
	3	Río Sakonnet a Boyds Ln. a RIDEM/Aquidneck Land Trust	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	DEM/Aquidneck Land Trust (Portsmouth, RI)	Río Lee
	4	Río Sakonnet a Boyds Ln. a Mt. Puente de la Esperanza	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	Puente del Monte Esperanza (Portsmouth, RI)	Río Lee

Categoría de ruta	ID de ruta	Descripción de la ruta	1º Aterrizaje Intermedio	2º Recalada Intermedia	Llegada a Brayton Point
	5	Río Sakonnet a Boyds Ln. a RWU	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	RWU (en inglés) (Portsmouth, Rhode Island)	Río Taunton
Rutas costa afuera a Punta Brayton	6	Río Sakonnet al norte	-	-	Río Lee
	7	Paso Este de la Bahía de Narragansett	-	-	Río Lee
	8	Paso Oeste de la Bahía de Narragansett	-	-	Río Lee
Rutas con cruce intermedio en tierra de RI sin pasar por el río Sakonnet	9	Segunda Playa, Avenida Paraíso, y Ruta 138 a RWU	Segunda Playa (Middletown, Rhode Island)	RWU (en inglés) (Portsmouth, Rhode Island)	Río Lee
	10	Segunda Playa, Avenida Paraíso, y Ruta 138 hasta el Puente Mt. Hope	Segunda Playa (Middletown, Rhode Island)	Puente del Monte Esperanza (Portsmouth, RI)	Río Lee
	11	Segunda Playa, Mitchell's Ln., & Rte. 138 a RWU	Segunda Playa (Middletown, Rhode Island)	RWU (en inglés) (Portsmouth, Rhode Island)	Río Lee
	12	Rte. 77, Rte. 177, Fish Rd., y Souza Rd. a Schooner Dr.	Punto de rompeolas (Little Compton, RI)	Goleta Dr. (Tiverton, RI)	Río Lee
	13	South Shore Beach, Rte. 81, Rte. 177, Fish Rd., y Souza Rd. a Schooner Dr.	Playa de la costa sur (Little Compton, RI)	Goleta Dr. (Tiverton, RI)	Río Lee
Massachusetts: única ruta	14	Horseneck Beach, Rte. 88, Rte. 6, Brayton Ave., y S. Main St. a Ferry St.	Playa Horseneck (Westport, MA)	Ferry St. (Fall River, MA)	Río Taunton

Cuadro 4B: Rutas de cable mar adentro y terrestres consideradas continuas.

Categoría de ruta	ID de ruta	Longitud en millas							
		Costa afuera				Onshore			Total
		Aguas federales	RI Aguas Estatales ^{esSB}	MAMÁ Aguas Estatales	Total	RI jurisdicción	MAMÁ jurisdicción	Total	
Río Sakonnet con cruce intermedio en tierra de Portsmouth	1	90.1	20.9	2.1	113.2	1.0	0.6	1.5	114.7
	2	90.1	20.6	2.1	112.9	1.7	0.6	2.2	115.1
	3	90.1	20.8	2.1	113.0	1.0	0.6	1.6	114.6
	4	90.1	21.2	2.1	113.4	1.2	0.6	1.8	115.2
	5	90.1	20.9	2.4	113.5	1.0	0.4	1.4	114.9
Rutas en alta mar a Brayton Point	6	90.1	20.7	2.4	113.2	0	0.6	0.6	113.8
	7	90.4	30.4	2.1	122.9	0	0.6	0.6	123.4
	8	90.4	41.9	2.1	134.4	0	0.6	0.6	134.9
Rutas con cruce intermedio en tierra de RI sin pasar por el río Sakonnet	9	90.1	11.8	2.1	104.0	11.0	0.6	11.6	115.6
	10	90.1	12.0	2.1	104.2	10.9	0.6	11.5	115.7
	11	90.1	11.8	2.1	104.0	11	0.6	11.5	115.5
	12	90.1	8.7	2.4	101.3	15.8	0.6	16.3	117.6
	13	86.1	2.7	7.1	95.9	16.3	0.6	16.9	112.8
Massachusetts: única ruta	14	83.8	0	7.6	91.4	0	17.3	17.3	108.7

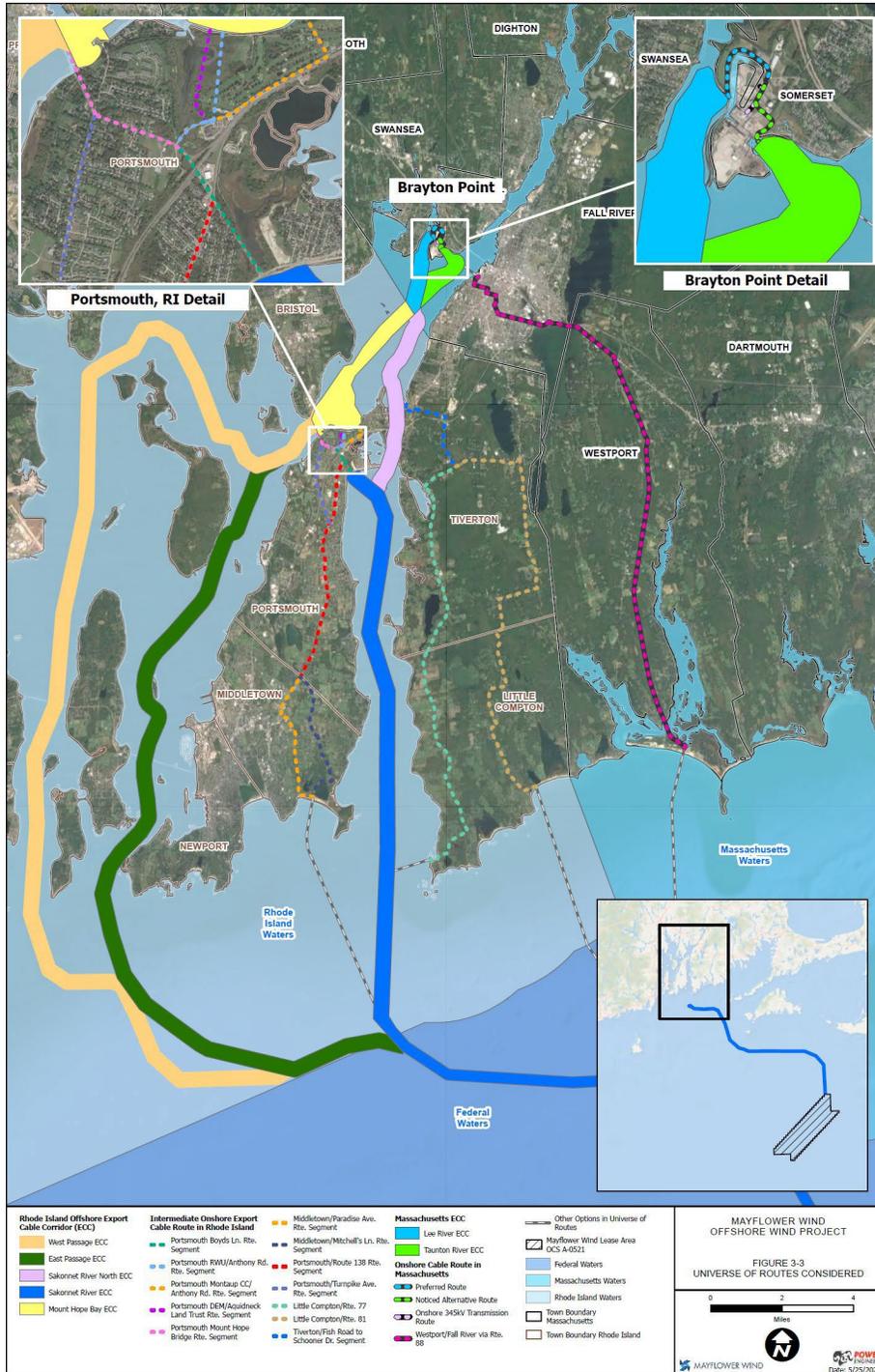
Notas (para las Tablas 4A y 4B): Es posible que los números no se calculen con precisión debido al redondeo.

^a En los cuadros se resumen las 14 rutas de cable de exportación consideradas, muchas de las cuales se seleccionaron a la baja. La lista captura una matriz representativa de combinaciones de segmentos de ruta consideradas por la Compañía.

^b La longitud del trazado del cable de exportación mar adentro en aguas federales está sujeta a ajustes basados en la selección de la(s) ubicación(es) final(es) de OSP de las posiciones definidas de WTG/OSP en la zona de arrendamiento en aguas federales. Esto no afectará las longitudes de las rutas de los cables en las aguas del estado de RI o del estado de Massachusetts, ni en ninguna comparación de rutas que se presente aquí.

Fuente: Exh. SW-1, en 3-7.

Figura 3: Universo de rutas consideradas por la empresa.



Fuente: Exh. SW-2, Anexo A, Parte 2, en 1.

4. Sitios de estaciones convertidoras

Además del sitio de Brayton Point, la Compañía también consideró una parcela industrial de 8.28 acres, la parcela de Ferry Street, en la intersección de las calles Almond y Ferry en Fall River (Exh. SW-1, págs. 3-9, 4-10). La Compañía señaló que una estación convertidora en esta ubicación podría conectarse a Brayton Point a través de cableado submarino a través de la desembocadura del río Taunton, al sur del puente Braga de la Interestatal 195; un cruce del Puente de Braga no es técnicamente factible (Exh. SW-1, en 3-9 a 3-10). Sin embargo, la Compañía relató que una ruta submarina bajo el río Taunton, que corre por debajo de un canal federal de navegación / navegación, se extendería aproximadamente 1.3 millas, probablemente extendiendo más de la longitud de un solo disco duro continuo (Exh. SW-1, págs. 3-10). La compañía afirmó que esto requeriría la implementación de técnicas suplementarias de instalación de cables en alta mar para enterrar el resto del cable de exportación dentro del río Taunton, lo que resultaría en perturbación de la instalación en el lecho del río (Exh. SW-1, págs. 3-10). La Compañía enfatizó que la parcela de Ferry Street también es problemática debido a su ubicación en una densa zona industrial/comercial/residencial que incluye una población EJ (Exh. SW-1, págs. 4-10).

La compañía declaró que el sitio de la estación convertidora de Brayton Point tenía varias ventajas:

(1) proximidad al punto de interés de Brayton Point; (2) tierras disponibles; (3) conexión robusta al sistema de transmisión regional; (4) estado de zonas industriales abandonadas; (5) buen acceso y egreso; (6) idoneidad general; y (7) un contrato de arrendamiento ejecutado y comunicaciones positivas con el propietario del terreno (Exh. SW-1, págs. 4-10).

En resumen, la Compañía declaró que la parcela de Ferry Street fue desestimada a favor del sitio de Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 4-10). La Compañía declaró además que entre el universo de posibles rutas de cable terrestre, eligió dos rutas que avanzó a la fase de puntuación del análisis de rutas (Exh. SW-1, págs. 4-11).

5. Análisis de rutas y puntuación

La Compañía declaró que analizó las opciones de ruta del río Lee y el río Taunton (desde la llegada a tierra hasta el POI) utilizando dos tipos de criterios (Exh. SW-1, págs. 4-12). El primer tipo, los criterios de ambiente desarrollado, incluyó: (1) presencia de unidades residenciales a lo

largo de la ruta; (2) presencia de receptores sensibles; (3) potencial de congestión del tráfico; (4) presencia de recursos históricos;

(5) presencia de recursos arqueológicos; y (6) la posibilidad de encontrar contaminación subsuperficial (Exh. SW-1, págs. 4-12). El segundo tipo, los criterios del medio ambiente natural, incluyó: (1) presencia de áreas de riesgo de inundación y de recursos de humedales; (2) presencia de hábitat de especies raras incluidas en la lista estatal; (3) proximidad a los suministros públicos de agua; 4) el uso de los terrenos jurisdiccionales del artículo 97; y (5) necesidad de remoción de árboles (Exh. SW-1, en 4-12 a 4-13).

La Compañía declaró que asignó valores ponderados a criterios individuales relacionados con el entorno desarrollado y natural sobre la base de su juicio profesional y experiencia en el emplazamiento para garantizar que los resultados de la puntuación reflejaran la importancia de cada criterio respectivo (Exh. SW-1, págs. 4 a 13). Según la Compañía, los criterios se desarrollaron sobre la base de los objetivos de enrutamiento de la Compañía, las consideraciones ambientales y los comentarios de las consultas con agencias estatales y funcionarios municipales (Exh. SW-1, págs. 4-13). La Compañía desarrolló una escala de 1 a 3 para ponderar los criterios, siendo 1 el peso más bajo y 3 el más alto para reflejar la importancia relativa de cada criterio (Exh. SW-1, págs. 4-13). La Compañía asignó: (1) un peso de 3 a las Unidades Residenciales y Potencial de Congestión de Tráfico; (2) un peso de 2 para Receptores Sensibles, Áreas de Riesgo de Inundación y Humedales, Hábitat de Especies Raras, Artículo 97-Tierras Jurisdiccionales y Remoción de Árboles; y (3) un peso de 1 a los Recursos Históricos y Arqueológicos, el Potencial de Encontrar Contaminación Subsuperficial y los Suministros Públicos de Agua (Exh. SW-1, págs. 4-13).

La Compañía declaró que evaluó cada criterio en función de los datos brutos (datos de campo y en línea recopilados, y mapeo) para cada Ruta Candidata e identificó la Ruta Candidata que tuvo la puntuación más alta (Exh. SW-1, págs. 4-17). La Compañía sostuvo que las puntuaciones brutas de las rutas se compararon con el número de rutas con las puntuaciones más altas para llegar a una "puntuación de proporción" para cada Ruta Candidata; las puntuaciones de la relación se encontraban en una escala de 0 a 1 (Exh. SW-1, en 4-17 a 4-18). La Compañía explicó que a las rutas se les asignó una fracción en relación con la ruta ponderada más alta, por ejemplo, para el criterio de la unidad residencial, si la ruta X tenía una puntuación de 4, la ruta Y tenía una puntuación de 8 y la ruta Z tenía una puntuación de 16, entonces las puntuaciones de la relación serían: $X = 0,25$, $Y = 0,5$ y $Z = 1,0$, respectivamente (Exh. SW-1, págs. 4-18). Por lo tanto, la Compañía enfatizó que el puntaje de índice más bajo equivale al menor potencial de impacto (Exh SW-1, en 4-18).

Como siguiente paso, la Compañía multiplicó la puntuación de la relación para cada criterio por su ponderación asignada para producir una puntuación ponderada que reflejara la importancia relativa del criterio (Exh.

SW-1, págs. 4-18). Para cada Ruta Candidata, el análisis de la Compañía generó: (1) una "puntuación de proporción total", sumando todas las puntuaciones de proporción individuales de los criterios de puntuación; y (2) una "puntuación ponderada total", sumando todas las puntuaciones ponderadas individuales de los criterios de puntuación (Exh. SW-1, págs. 4-18). La Compañía declaró que los puntajes ponderados totales se clasificaron de menor a mayor para identificar el "rango" de una Ruta Candidata determinada (Exh. SW-1, págs. 4-18). La Compañía afirmó nuevamente que la puntuación ponderada más baja equivale al menor potencial de impacto (Exh. SW-1, págs. 4-18).³⁷

La Tabla 5, a continuación, muestra los resultados de la puntuación ambiental de la Compañía (las puntuaciones brutas, proporcionales y ponderadas) para las Rutas Alternativas Preferidas y Observadas, teniendo en cuenta la Variación Notada.

³⁷ La Compañía enfatizó que la Variación Observada del Proyecto, que facilitaría la entrega de un estimado adicional de 1.200 MW de energía limpia renovable mediante el "dimensionamiento adecuado" de ciertas instalaciones (principalmente zanjas y conductos para cables de transmisión subterráneos en tierra) para minimizar cualquier probable ubicación, costo, comunidad e impacto ambiental, no afectó la calificación de los criterios (Exh. SW-1, págs. 4-19).

Tabla 5: Puntuaciones brutas, proporcionales y ponderadas de las rutas candidatas.

Nombre de la ruta			Brayton Point – Río Lee	Brayton Point – Río Taunton
		Punto final de la ruta del sitio de aterrizaje	Convertidor HVDC de Lee River Estación	HVDC del río Taunton Estación convertid ora
		Longitud, millas	0.6	0.4
Criterios de puntuación	Peso	Tipo de puntuación		
Unidades Residenciales	3	Crudo	0.00	0.00
		Proporción	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Receptores sensibles	2	Crudo	0.00	0.00
		Proporción	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Potencial de congestión del tráfico	3	Crudo	1.00	2.00
		Proporción	0.50	1.00
		Ponderado	1.50	3.00
Recursos históricos	1	Crudo	1.00	1.00
		Proporción	1.00	1.00
		Ponderado	1.00	1.00
Recursos Arqueológicos	1	Crudo	0.00	0.00
		Proporción	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Potencial para encontrar el subsuelo Contaminación	1	Crudo	4.00	4.00
		Proporción	1.00	1.00
		Ponderado	1.00	1.00
Subtotal – Medio Humano (puntuación ponderada)			3.00	5.00
Zonas de riesgo de inundación y humedales	2	Crudo	0.03	0.04
		Proporción	0.75	1.00
		Ponderado	1.50	2.00
Hábitat de Especies Raras en la Lista Estatal	2	Crudo	0.00	0.00
		Proporción	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Suministros públicos de agua	1	Crudo	0.00	0.00
		Proporción	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Artículo 97 Ámbitos jurisdiccionales	2	Crudo	0.00	1.00
		Proporción	0.00	1.00
		Ponderado	0.00	2.00
Remoción de árboles	2	Crudo	0.00	0.00
		Proporción	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Subtotal – Medio Natural (puntuación ponderada)			1.37	4.00
Puntuación de la relación total			3.02	5.00
Puntuación total ponderada			5.00	9.00
Clasificación (sin consideración de costo)			1	2

Fuente: Exh. EFSB-CM-1(S3)(1).

La Compañía evaluó las partes de recalada de dos rutas candidatas y declaró que la Ruta del Río Lee era la más factible de las dos y, por lo tanto, su Ruta Preferida (Exh. SW-1, págs. 4 a 9).

La Compañía señaló que las principales ventajas de la Ruta del Río Lee incluían: (1) buena salida y elevación; (2) protección por una costa blindada; y (3) evitar el canal de navegación principal en la bahía de Mount Hope, y el canal de navegación y la cuenca de giro en la desembocadura del río Taunton (Exh. SW-1, págs. 4 a 9).

La Compañía señaló que las desventajas de la ubicación de la llegada a tierra de la ruta del río Taunton, incluyendo: (1) dificultad para mantener la distancia de separación entre los cables de exportación en alta mar dentro de los canales de navegación federales y privados activos; (2) un canal de navegación mantenido privadamente, una dársena de giro y un atraque se verían afectados durante el tendido del cable; (3) la proximidad de la ruta al faro de Borden Flats, que está en el Registro Nacional de Lugares Históricos; (4) la presencia de Borden Flats, donde hay aguas poco profundas, lo que podría resultar en daños a los cables por el uso de buques de mayor calado en alta mar; y (5) operaciones de HDD en las proximidades de un arroyo de marea y un ecosistema de marisma salada, y la playa de Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 4 a 9).

La Compañía relató que el equipo de construcción de la bóveda de transición del mar a la costa y las operaciones de preparación para la Ruta del Río Taunton se ubicarían inmediatamente al sur y mar adentro de la playa de Brayton Point, por lo tanto, las propiedades residenciales probablemente experimentarían mayores impactos visuales y acústicos durante la construcción en comparación con el trabajo realizado para la Ruta del Río Lee (Exh. SW-1, págs. 4 a 9). Además, la Compañía enfatizó que la Ruta del Río Taunton, en comparación con la Ruta del Río Lee, tendría una residencia más cercana tanto al Proyecto de Construcción General como al sitio de HDD, a unos 680 pies de distancia y 1,345 pies de distancia, respectivamente (Exh. SW-1, págs. 5-18). Una desventaja adicional de la Ruta del Río Taunton, como lo enfatizó la Compañía, fue que afectaría a Brayton Point Road, que proporciona acceso para operaciones comerciales e industriales en Brayton Point, mientras que la Ruta del Río Lee no afectaría las carreteras públicas ni el acceso al sitio de Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 4-36). En consecuencia, la Compañía señaló que los costos de construcción serían menores para la Ruta del Río Lee (Exh. SW-1, págs. 4-36). La Tabla 6, a continuación, presenta una comparación resumida de las opciones de la ruta del río Lee y el río Taunton.

Tabla 6: Comparación de las opciones de desembarco de los ríos Lee y Taunton.

Factor	Brayton Point – Río Lee	Brayton Point – Río Taunton
Espacio adecuado para discos duros en tierra	Sí	Sí
Acceso a vías públicas	Sí	Sí
Conflictos con las áreas de cable mar adentro existentes	No	Potencial
Potencial de impactos ambientales	Bajo	Bajo
Impactos en la navegación y el transporte marítimo	No	Sí
Proximidad a la comunidad residencial	El más lejano de los dos	El más cercano de los dos
Impacto en la carretera	No	Sí
Retenido para el análisis de enrutamiento	Sí	Sí

Fuente: Exh. SW-1, en 4-10, 5-18.

El SCW también evaluó las partes de la OECC de las dos rutas candidatas. La evaluación de la Compañía de la OECC se centró en las opciones de la ruta del río Lee y del río Taunton dentro de las aguas de Massachusetts (Exh. SW-1, en 4-1). La Compañía empleó varios criterios en su evaluación de la OECC mostrada (Exh. SW-1, en 4-21, 4-27 a 4-28). En el cuadro 7 se enumeran estos criterios y se describe cómo se aplicaron, mientras que en el cuadro 8 se ofrece una comparación resumida de los OECC.

Tabla 7. Los criterios de evaluación de la OECC de la empresa y la aplicación de los criterios.

Criterios	Aplicación
Longitud de la ruta del cable	La minimización de la longitud del cable reduciría el número de empalmes en alta mar y, por lo tanto, reduciría los costos (Exh. SW-1, págs. 4-23). La opción de la Ruta del Río Lee sería más corta (Exh. SW-1, págs. 4-23).
Profundidad del agua	Las profundidades de agua superiores a 20 pies serían las más adecuadas para acomodar los buques de tendido de cables que probablemente se utilizarán para el Proyecto (Exh. SW-1, págs. 4-21). Las profundidades menos profundas son factibles, pero pueden requerir equipo de instalación especializado (<u>es decir</u> , barcaza de tendido de cable de poco calado) (Exh. SW-1, págs. 4 a 21). Debido a la similitud en las profundidades del agua para ambas rutas, ninguna de ellas se ve favorecida en términos de profundidad del agua (Exh. SW-1, págs. 4-23).

Condiciones del fondo marino	<p><u>Olas de arena y sedimentos altamente móviles:</u> La Compañía no favoreció ninguna de las dos rutas (Exh. SW-1, págs. 4-24).</p> <p><u>Cantos rodados/campos de cantos rodados:</u> Se identificaron algunos cantos rodados superficiales a lo largo de ambas opciones de OECC (Exh. SW-1, págs. 4-24). Por lo tanto, la Compañía consideró que las rutas eran equivalentes en este factor.</p>
------------------------------	---

Criterios	Aplicación
	<p><u>La ruta debe ser perpendicular, o casi perpendicular, a cualquier gran pendiente del fondo marino:</u> La Compañía encontró pendientes pronunciadas del fondo marino para la Ruta del Río Taunton asociadas con los flancos del canal de navegación dragado (Exh. SW-1, págs. 4-24).</p> <p><u>Acumulación de gas poco profunda:</u> La ruta del río Taunton cruza un área mayor de acumulación de gas poco profunda mapeada que la opción de la ruta del río Lee, lo que podría significar peligros geológicos enterrados y, por lo tanto, representar un riesgo para el rendimiento del cable y la integridad a largo plazo (Exh. SW-1, págs. 4-24).</p> <p><u>Sedimentos con baja conductividad térmica:</u> La conductividad térmica de los sedimentos es relevante para el rendimiento del cable y la integridad a largo plazo. La Compañía identificó sedimentos con contenido orgánico y, por lo tanto, baja conductividad térmica en muestras tomadas de las rutas del río Taunton y del río Lee (Exh. SW-1, págs. 4-24). La Compañía consideró que las rutas eran equivalentes en este factor (Exh. SW-1, págs. 4-24).</p>
Peligros antropogénicos	<p><u>Cables planificados/existentes:</u> La Compañía espera que ambas rutas eviten cruzar los cables y/o tuberías existentes dentro de las aguas del estado de Massachusetts (Exh. SW-1, págs. 4-25).</p> <p><u>Boyas de navegación:</u> No hay boyas de navegación ni boyas de monitoreo de la calidad del agua del Departamento de Gestión Ambiental de Rhode Island ("RIDEM") a lo largo de la ruta del río Lee, mientras que hay cuatro boyas cartografiadas dentro de la ruta del río Taunton (Exh. SW-1, págs. 4-25).</p> <p><u>Volumen o densidad de desechos antropogénicos:</u> Según la Compañía, las rutas son equivalentes (Exh. SW-1, págs. 4-25).</p> <p><u>Volumen o densidad de la Actividad de Pesca de Fondo:</u> Según la Compañía, las rutas son equivalentes (Exh. SW-1, págs. 4-26).</p> <p><u>Dragado:</u> La ruta del río Taunton cruzaría un canal de navegación dragado que corre a lo largo de la costa oriental de la bahía de Mount Hope y desemboca en el río Taunton (Exh. SW-1, págs. 4-26). Por lo tanto, la Compañía prefirió la ruta del río Lee.</p> <p><u>Naufragios y accidentes geográficos paleo:</u> Debido a que las áreas de evitación potenciales identificadas se superponen, la Compañía considera que las rutas son equivalentes (Exh. SW-1, págs. 4 a 26).</p>

Criterios	Aplicación
Recursos del Plan de Manejo Oceánico	El Proyecto no está ubicado en o adyacente a ningún Uso Especial, Sensible y Único ("SSU") o Dependiente del Agua ("WDU") designado por el estado dentro de las aguas del estado de Massachusetts (Exh. SW-1, págs. 4-27 a 4-28). La Compañía consideró que las rutas eran equivalentes (Exh. SW-1, págs. 4-28).
Otros recursos ambientales	Ambas opciones atraviesan áreas de idoneidad para moluscos mapeadas (Exh. SW-1, págs. 4-28). La opción de la ruta del río Lee atraviesa el hábitat adecuado de Quahog mientras que la opción de la Ruta del Río Taunton atraviesa un hábitat adecuado tanto para el Quahog como para el Oyster americano (Exh. SW-1, págs. 4-28).

Tabla 8: Comparación resumida de los OECC.

Características	Oeste (Río Lee)	Este (río Taunton)
Eslora mar adentro	2.1 millas	2.4 millas
Profundidades mínimas del aguab	De 0 pies a -16 pies	De 0 pies a -16 pies
Olas de arena presentes (s/n)	N	N
Sedimentos altamente móviles presentes (s/n)	N	N
Pendientes pronunciadas del fondo marino presentes (s/n)	N	Y
Cantos rodados/Campos de cantos rodados presentes (S/N)	Y	Y
Presencia de gas superficial (s/n)	Y	Y
Cables y tuberías planificados y existentes SC (S/N)	N	Y
Boyas amarradas	0	4
Canal dragado (S/N)	N	Y
Nafragios y Paleolandforms	3	3
Usos recreativos	N	Y

^a La longitud que se muestra corresponde a cada segmento de ruta dentro de las aguas de la Commonwealth. Las dos opciones de ECC están ubicadas en una gran parte de la longitud total de ECC, diferenciándose solo en la ruta al acercarse a la llegada a tierra en Brayton Point.

^b El perfil de profundidad del agua y las tendencias batimétricas a lo largo del ECC de Brayton Point se determinaron en encuestas realizadas en 2020 y 2021. La profundidad del agua es relativa a MLLW.

^c Los cables y tuberías existentes a los que se hace referencia aquí se refieren únicamente a los que se encuentran dentro de las aguas estatales. Los cables y tuberías existentes a los que se hace referencia aquí se refieren al área de cables cartografiada cerca de Brayton Point Beach, que se espera que se puedan evitar mediante el microenrutamiento dentro del ECC, pero se observan debido a la proximidad.

Fuente: Exh. SW-1, en 4-27.

6. Diversidad geográfica

La Compañía declaró que seleccionó solo dos enfoques alternativos a Brayton Point debido

al tamaño relativamente pequeño y el alcance de los posibles accesos a la península de Brayton

Point

(Escrito de la Compañía, págs. 90-91). La Compañía indicó que estos dos enfoques, además de las posibles rutas de cable terrestre asociadas a la Estación Convertidora, proporcionan una medida de diversidad geográfica que es consistente con los estándares y precedentes de la Junta de Emplazamiento (Exh. SW-1, en 4-20; Tr. 3, págs. 424 a 431). La Compañía explicó además que, dada el área geográfica relativamente pequeña de la propiedad de Brayton Point, similar a un entorno urbano, la diversidad no se mide a través de la distancia física (Company Brief, pág. 91). Más bien, la Compañía sostiene que se basa en los diversos grados de impacto ambiental y costo asociados con los sitios alternativos de aterrizaje y las rutas de cable terrestre a la Estación Convertidora (Resumen de la Compañía en 91).

7. Costar

La Compañía declaró que consideró una variedad de factores al evaluar los costos de la ruta, incluida la longitud de la ruta, las servidumbres, la cobertura de la superficie y la densidad de servicios públicos subsuperficial existente (Exh. SW-1, págs. 4-36). La Compañía señaló que buscó minimizar los costos donde fuera posible, en consonancia con otras consideraciones, como la constructibilidad y la minimización del medio ambiente. impacto (Exh. SW-1, págs. 4-36). Según la Compañía, uno de los factores clave que redujo el costo de su Ruta Preferida, en comparación con la Ruta Alternativa Observada, fue la colocación con las actividades comerciales existentes (Exh. SW-1, págs. 4-36). La Compañía sostuvo que los cables de exportación en alta mar tendrían que instalarse a una profundidad mínima de diez pies por debajo de la elevación inferior de los canales dragados existentes, lo que crearía un mayor costo para la Ruta Alternativa Observada (Exh. SW-1, págs. 4-36). En consecuencia, la Compañía señaló que los costos de construcción serían menores para su Ruta Preferida (Exh. SW-1, págs. 4-36).

La Compañía declaró que un segundo factor que redujo el costo de su Ruta Preferida fue su ubicación con el ROW de National Grid (Exh. SW-1, en 4-37). La Compañía sostuvo que la Ruta Alternativa Notificada, por otro lado, cruza el ROW de la Red Nacional existente para llegar al sitio de la Estación Convertidora HVDC, lo que introduciría coordinación y costos adicionales con respecto a las servidumbres y los requisitos de construcción (Exh. SW-1, en 4-37).

8. Fiabilidad

La Compañía declaró que evaluó la confiabilidad de su Ruta Preferida y Ruta Alternativa Observada (Exh. SW-1, en 4-37). La compañía enfatizó que: las rutas de cable terrestre al sitio de la estación convertidora HVDC utilizarían una instalación subterránea para sus rutas alternativas preferidas y notadas; y, por lo tanto, aparte de una ligera diferencia en la longitud, no hubo diferencias de confiabilidad entre su Ruta Preferida y la Ruta Alternativa Observada (Exh. SW-1, págs. 4-37). La Compañía destacó además que, si bien el aumento de la longitud podría aumentar el riesgo de posibles fallas, en este caso, las longitudes de las rutas eran lo suficientemente similares como para que esto no resultara en ninguna diferencia significativa en la confiabilidad (Exh. SW-1, en 4-37).

La Compañía declaró que la Ruta Alternativa Notificada (Ruta del Río Taunton) probablemente presentaría mayores riesgos para la integridad de un cable submarino enterrado (Exh. SW-1, en 4-37). Por ejemplo, la Compañía explicó que la opción cruzaba un canal de navegación dragado y una cuenca de giro (Exh. SW-1, en 4-37). Además, la Compañía declaró que la Ruta del Río Taunton cruzó un área mayor de acumulación de gas poco profunda mapeada que la Ruta del Río Lee, lo que podría ocultar peligros geológicos enterrados y plantear un riesgo adicional para el rendimiento del cable y la integridad a largo plazo (Exh. SW-1, en 4-37). La Compañía enfatizó que reducir el riesgo de integridad de los Cables de Exportación Offshore o la exposición a otros impactos de terceros es primordial para mantener la confiabilidad de los Cables de Exportación Offshore y, por extensión, la confiabilidad del Proyecto (Exh. SW-1, en 4-37).

9. Conclusión de la empresa sobre la selección de rutas

La Compañía argumenta que su proceso de selección de rutas abordó de manera integral los estándares de la Junta de Emplazamiento para instalaciones de energía (Exh. SW-1, en 4-37). Al describir su proceso, la Compañía enfatizó que: (1) identificó varias rutas como alternativas potenciales para satisfacer la necesidad del Proyecto, y utilizó un proceso diseñado para garantizar que no se pasara por alto ninguna ruta claramente superior; (2) comparó sistemáticamente las posibles rutas basadas en criterios razonables para evaluar los impactos ambientales, el costo y la confiabilidad de las alternativas de ruta identificadas; y (3) Rutas Alternativas Preferidas y Señaladas identificadas (Exh. SW-1, en 4-37). La Compañía argumentó que su selección de rutas equilibraba los impactos ambientales, los costos y la confiabilidad, y

permitiría que el Proyecto satisficiera la necesidad identificada (Exh. SW-1, en 4-37).

La Compañía afirmó que la Ruta del Río Lee: (1) facilitaría la construcción que evite o minimice los impactos en los entornos naturales y desarrollados; (2) ser técnicamente viable; y (3) ser más favorable para el medio ambiente que las otras opciones consideradas (Exh. SW-1, en 4-37). La Compañía también sostiene que, a la luz de las características del sitio de Brayton Point (es decir, espacio restringido, ubicaciones factibles limitadas para tocar tierra y deseo de evitar peligros ambientales), la Ruta del Río Taunton proporciona cierta medida de diversidad geográfica de acuerdo con los estándares y precedentes de la Junta de Emplazamiento (Exh. SW-1, en 4-37).

Ninguna otra parte hizo comentarios sobre el análisis de selección de rutas de la Compañía.

C. Análisis y hallazgos

La Junta de Emplazamiento requiere que los solicitantes consideren una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación, y que las instalaciones propuestas se ubiquen en lugares que minimicen el costo y los impactos ambientales. En decisiones anteriores, la Junta de Emplazamiento ha determinado que varios criterios son apropiados para identificar y evaluar las opciones de ruta para las líneas de transmisión y las instalaciones relacionadas. Estos criterios incluyen los impactos en los recursos naturales, los impactos en el uso de la tierra, los impactos en la comunidad, el costo y la confiabilidad.

NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 16-02/D.P.U. 16-77, en 30 (2018)

("Needham-West Roxbury") citando a NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB

15-04/D.P.U. 15-140/15-141, en 65 (2018) ("Woburn-Wakefield"); Boston Edison Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 04-1/D.P.U. 04-5/04-6, en 43-44 (2005) ("Stoughton-Boston"). La Junta de Emplazamiento también ha encontrado que el diseño específico de los métodos de puntuación y ponderación para los criterios elegidos es una parte importante de un proceso apropiado de selección de rutas. Needham-West Roxbury a 30, citando a Woburn-Wakefield a 65; Stoughton-Boston en 43-44.

El expediente muestra que la Compañía adoptó un enfoque sistemático para identificar y analizar posibles rutas marítimas y terrestres para el componente de Massachusetts del Proyecto. El proceso de selección de rutas de la Compañía implicó los siguientes pasos: identificación de (1) puntos de interés adecuados, (2) ubicaciones de recalada, (3) sitios de estaciones convertidoras y (4) rutas de cable en alta mar y en tierra.

La evaluación de la empresa identificó primero diez puntos de interés. El expediente

muestra que la elección del POI de Brayton Point por parte de la Compañía es óptima por varias razones. Brayton Point: (1) está situado en lo alto de la cola ISO-NE; (2) minimizaría los impactos ambientales debido a su condición de zonas industriales abandonadas,

lo que evita el desarrollo en lugares ambientalmente sensibles; y (3) incluye una robusta infraestructura de transmisión regional de 345 kV que proporcionaría una interconexión confiable.

Además, las otras opciones de POI tienen inconvenientes significativos: la distancia es un impedimento para las opciones de subestación de Bourne, Carver, Canal, Pilgrim, Mystic River y K Street; las opciones de subestación West Barnstable y Falmouth Bulk tienen limitaciones de capacidad; la opción de subestación de grifo de Falmouth es más baja en la cola ISO-NE que Brayton Point; las opciones de subestación Canal y K Street tienen restricciones basadas en el equipo, y la opción de subestación K Street tiene restricciones en la expansión; y la opción de la subestación del condado de Kent requeriría superar la congestión de los servicios públicos subterráneos y evitar otros proyectos marinos propuestos.

El registro muestra que la Compañía luego consideró 14 rutas de cable en alta mar y en tierra entre el POI y el OGF, incluidas las rutas que tocaron tierra intermedias en Massachusetts y Rhode Island. El registro muestra además que la identificación de las rutas de cable por parte de la Compañía requirió una planificación cuidadosa y optimización de factores que incluyen los peligros físicos en alta mar, los cables submarinos existentes, las áreas de uso económico y recreativo, las áreas marinas protegidas y los puntos de interconexión.

Con respecto a una ruta solo de Massachusetts, el registro muestra que requeriría suspender el cable de un puente levadizo existente (sobre el río Westport), lo cual es técnicamente inviable, o utilizar HDD para atravesar por debajo del río, lo que también es inviable debido a los impactos inevitables en las marismas y las residencias adyacentes. El registro muestra que la ruta de cable de exportación en alta mar elegida por la Compañía atravesaría las aguas del estado de Rhode Island y luego entraría en las aguas del estado de Massachusetts al suroeste de Brayton Point. En aguas de Massachusetts, la ruta propuesta se divide en dos enfoques alternativos y lugares de llegada a tierra llamados así por los ríos desde los que las rutas se acercan a la península de Brayton Point: las rutas de los ríos Lee y Taunton. El registro muestra que la Compañía puntuó las rutas de los ríos Lee y Taunton (desde la llegada a tierra hasta el POI) utilizando criterios de entorno desarrollado y criterios de entorno natural, y que la ruta del río Lee obtuvo una puntuación más favorable que la ruta del río Taunton. Los antecedentes muestran que el enfoque de la Ruta del Río Lee es preferible por varias razones. El enfoque del río Lee: (1) tiene buena salida y elevación; (2) está protegida por una costa blindada; (3) evita el canal de navegación principal en la bahía de Mount Hope, así como el canal de navegación y la cuenca de

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
giro ubicados en la desembocadura del río Taunton; y

Página 107

(4) está más alejado de los usos residenciales. Si bien la opción de la ruta del río Taunton tiene una buena salida, tiene varios inconvenientes clave, es decir, la dificultad para mantener la distancia de separación entre los cables dentro de los canales de navegación federales y privados activos; y el canal de navegación mantenido de forma privada, la cuenca de giro y el atraque se verían afectados durante el tendido del cable.

Con respecto a los dos sitios considerados para la Estación Convertidora, el expediente muestra que la opción elegida por la Compañía, Brayton Point, es preferible. Brayton Point está a solo 0.2 millas al norte del POI. Existen inconvenientes significativos asociados con la parcela alternativa de Ferry Street en Fall River debido a: (1) su ubicación en una densa área industrial, comercial y residencial que incluye una población de J.A.; y (2) la Estación Convertidora tendría que conectarse al POI de Brayton Point a través de cableado submarino, lo que probablemente requeriría la implementación de técnicas suplementarias de instalación de cables en alta mar y resultaría en perturbaciones en el lecho del río Taunton.

La compañía comparó los impactos en tierra de las rutas de los ríos Taunton y Lee utilizando puntuaciones ponderadas. La Junta de Emplazamiento ha determinado previamente que este tipo de evaluación es aceptable para los proyectos de transmisión y el enfoque adoptado aquí es razonable y generalmente coherente con el precedente de la Junta de Emplazamiento. Compañía de energía de Nueva Inglaterra que opera bajo el nombre comercial de National Grid, EFSB 13-2/D.P.U.

13-151/13-152, en 38-39 (2014) ("Salem Cables"); New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 12-1/D.P.U. 12-46/12-47, en 45 (2012) ("IRP"); Stoughton-Boston en 43-45. En este caso, la puntuación ponderada de la Compañía empleó criterios tanto para los entornos desarrollados como para los naturales, tanto para las rutas del río Lee como para las rutas del río Taunton. Los resultados apuntan claramente a que la Ruta del Río Lee tendrá un menor impacto (puntuación total ponderada de 5,00 frente a 9,00).

La compañía también evaluó si el OECC para la ruta del río Lee es preferible al OECC para la ruta del río Taunton. El registro muestra que la Ruta del Río Lee OECC tiene una longitud más corta; carece de pendientes pronunciadas del fondo marino; no tiene cables/tuberías planeados/existentes, canales dragados o usos recreativos (todos los cuales están presentes para la Ruta del Río Taunton); y no hay boyas amarradas (a diferencia de las cuatro de la ruta del río Taunton). En el análisis subsiguiente de los impactos del Proyecto en la Sección VI, la Junta de Emplazamiento evalúa los impactos ambientales de las rutas de los ríos Lee y Taunton.

Con respecto a la prueba doble requerida por la Junta de Emplazamiento, la Compañía satisfizo con éxito la primera parte porque desarrolló y aplicó un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de una manera que garantizó que no había pasado por alto o eliminado ninguna ruta que, en general, fuera claramente superior a la ruta propuesta.

Finalmente, con respecto al segundo punto, el expediente muestra que la Compañía identificó dos rutas de líneas de transmisión a Brayton Point que tienen diversos grados de impactos ambientales y costos asociados con sitios alternativos de aterrizaje y rutas de cable terrestre a la Estación Convertidora. Dado el tamaño relativamente pequeño y el alcance de los posibles acercamientos a la península de Brayton Point, la Junta de Emplazamiento concluye que las rutas de los ríos Lee y Taunton abarcan una cierta diversidad geográfica.

En consecuencia, con base en el proceso de selección de rutas descrito anteriormente, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía: (1) ha desarrollado y aplicado un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de una manera que garantice que no ha pasado por alto o eliminado ninguna ruta que sea claramente superior al proyecto propuesto; y (2) identificó al menos dos rutas de líneas de transmisión con algún grado de diversidad geográfica. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha demostrado que examinó una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación mientras buscaba minimizar los costos y los impactos ambientales.

VI. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL PROYECTO

En las Secciones VI.C a VI.E, *infra*, la Junta de Emplazamiento aborda los impactos ambientales y de seguridad relacionados con el Proyecto en la siguiente secuencia: (1) el sitio de aterrizaje de Offshore Export Cables; (2) los cables terrestres desde la llegada a tierra hasta la estación convertidora y la línea de interconexión a la red desde la estación convertidora hasta el POI; y (3) la Estación Convertidora. Como se discute a continuación, la Junta de Emplazamiento considera que la Ruta del Río Lee (incluida la Variación Observada) es preferible a la Ruta del Río Taunton.

A. Norma de revisión

Al implementar su mandato estatutario bajo G.L. c. 164, §§ 69H y 69J, la Junta de Emplazamiento requiere que el peticionario demuestre que su instalación propuesta minimiza los costos y los impactos ambientales

al tiempo que se garantiza un suministro de energía fiable. GCEP en 102; Park City Wind con 58; New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 10-1/D.P.U. 10-107/10-108, en 39 (2012) ("Condado de Hampden"). Para evaluar la instalación propuesta, la Junta de Emplazamiento primero determina si el peticionario ha proporcionado suficiente información sobre los impactos ambientales y las posibles medidas de mitigación para permitir que la Junta de Emplazamiento tome tal determinación. A continuación, la Junta de Emplazamiento examina los impactos ambientales de las instalaciones propuestas y determina: (1) si los impactos ambientales se minimizarían; y (2) si se lograría un equilibrio adecuado entre los impactos ambientales conflictivos, así como entre los impactos ambientales, el costo y la confiabilidad. Proyecto de Confiabilidad de Mid Cape en 50-51; Beverly-Salem con 41-42; Sudbury-Hudson a los 78.

B. Descripción de los elementos del proyecto

Para la Ruta del Río Lee, la porción costa afuera (en aguas de Massachusetts) es de 2.1 millas de largo, y la Ruta del Cable Terrestre es de 0.6 millas de largo, totalizando 2.7 millas (Exh. SW-1, págs. 3-5). La ruta del río Taunton es de 2,4 millas (mar adentro en aguas de Massachusetts) y 0,4 millas en tierra, con un total de 2,8 millas (Exh. SW-1, págs. 3-6). La ruta del río Lee es más corta que la ruta del río Taunton en alta mar (y en general), pero más larga que la ruta del río Taunton en tierra. La Compañía propone la Ruta del Río Lee como la Ruta Preferida, y la Ruta del Río Taunton como la Ruta Alternativa Observada.

1. Rutas de cable de exportación en alta mar y ubicaciones de aterrizaje

El OECC se extiende desde el Área de Arrendamiento en aguas federales al sur de Martha's Vineyard hasta Rhode Island Sound, luego hacia el norte a través del río Sakonnet, tocando tierra intermedicamente bajo tierra en la isla Aquidneck en Rhode Island, y luego continúa bajo tierra a través de la isla Aquidneck (Company Brief en 16; Ej. SW-1, en 3-10), entrando en aguas del estado de Massachusetts en la bahía de Mount Hope, al suroeste de la llegada a tierra en Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 1-12). SCW tiene la intención de mantener un ancho OECC entre aproximadamente 1,640 pies y 2,300 pies para permitir

maniobrabilidad durante la instalación y el mantenimiento, se adapta a lugares sensibles y proporciona suficiente área para el anclaje y la llegada a tierra (Exh. SW-1, págs. 4-22).

La Compañía instalará los dos cables de exportación en alta mar agrupados y enterrados en el lecho marino donde sea posible (Exh. SW-1, págs. 5-25). Sin embargo, la Compañía declaró que es posible que necesite instalar los cables por separado en aguas poco profundas y cerca de la aproximación a tierra (Exhs. SW-1, en 4-22; EFSB-G-11). En ese caso, la Compañía mantendrá una separación adecuada (aproximadamente 164 pies de distancia) entre los cables para una instalación, entierro y reparación seguros (Exh. SW-1, en 4-22, 5-25 n.19). En los cruces de cables, la Compañía colocaría los conductores agrupados directamente sobre la superficie del lecho marino cubierta por colchones de concreto (Exh. SW-1, en 5-25 n.19).

El aterrizaje del proyecto se produciría en Brayton Point, en Somerset, donde los dos cables de exportación en alta mar llegarían a tierra a través de conductos de disco duro y SCW instalaría TJB subterráneos para que los cables de exportación en alta mar se conectaran a los cables terrestres (Exh. SW-5, en 4), incluyendo (1) la construcción de dos conductos de HDD al tocar tierra, lo que requeriría dos pozos de salida de HDD; (2) actividades de excavación de zanjas en tierra para el sistema de conductos revestidos de concreto (es decir, banco de conductos); y (3) construcción de bóvedas en lugares a lo largo de la ruta donde se deben empalmar segmentos de cable. La variación detectada implicaría: (1) la construcción de dos conductos de disco duro adicionales al tocar tierra, lo que requeriría dos pozos de salida de disco duro adicionales; (2) actividades de excavación de zanjas en tierra para el sistema de conductos revestidos de concreto (es decir, banco de conductos), que requerirían excavación aproximadamente 1.0 pie más profundo; y (3) la construcción de una bóveda adicional en lugares a lo largo de la ruta donde se deben empalmar segmentos de cable (Exh. SW-1, en 1-1 n.1). De acuerdo con la Compañía, la Variación Observada permitiría solo una perturbación del medio ambiente natural y desarrollado si se implementara un proyecto adicional de conector de 1.200 MW (Exh. SW-1, en 1-1 n.1).

Brayton Point es un sitio industrial rodeado de agua en los lados oeste, sur y este de la punta.³⁸ Brayton Point LLC está en el proceso de reutilizar el antiguo poder de Brayton Point

³⁸

No hay estructuras residenciales, unidades residenciales, negocios, usos sensibles de la tierra, espacios abiertos y tierras de conservación y recreación dentro de los 300 pies de la Ruta del Río Lee y la Variación Notada (Exh. EFSB-LU-8, página 2). Sin embargo, la playa de Brayton Point y el Área de Manejo de Vida Silvestre de Brayton Point / Ripley Street Parcel (ubicada en el Taunton

como centro de energía renovable (Exh. EFSB-T-1, en 1). En consecuencia, la Compañía está coordinando estrechamente con Brayton Point LLC en relación con sus planes generales de desarrollo para el sitio de Brayton Point (Exh. EFSB-T-1, en 1). SCW también ha consultado y coordinado directamente con Prysmian Projects North America, LLC ("Prysmian") en relación con el Proyecto Prysmian Brayton Point (EFSB-T-1, en 1).³⁹

La ruta preferida de la Compañía (la Ruta del Río Lee) para los Cables de Exportación Offshore continúa hacia el noreste durante aproximadamente 2.1 millas a través de la Bahía de Mount Hope, entrando en la desembocadura del Río Lee en Somerset y toca tierra en el lado occidental de Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 4-22). La ruta del río Taunton también comenzaría donde los cables de exportación en alta mar ingresan a las aguas del estado de Massachusetts en la bahía de Mount Hope, al suroeste de Brayton Point (Exh. SW-1, en 5-1). Dentro de la bahía de Mount Hope, la ruta del río Taunton se desviaría de la ruta del río Lee, viajando hacia el noreste y entrando en la desembocadura del río Taunton en el lado este de Brayton Point (Exhs. SW-1, en 5-1 a 5-2). La ruta del río Taunton continúa hacia el noreste durante aproximadamente

2.4 millas a través de la bahía de Mount Hope, entrando en la desembocadura del río Taunton en el lado oriental de Brayton Point en Somerset, cerca de la línea municipal del río Somerset-Fall (Exh. SW-1, págs. 4-22).

2. Rutas de cable terrestre e interconexión de red

La parte terrestre del Proyecto en Massachusetts se ubicaría en su totalidad en Brayton Point en Somerset (Exh. SW-5, en 6). La compañía utilizaría la tecnología HDD para tocar tierra para la transición de mar a tierra, y los cables de exportación en alta mar pasarían a ser cables terrestres dentro de los TJB al suroeste de la estación convertidora para la ruta del río Lee, y al sureste de la estación convertidora para la ruta del río Taunton (Exh. SW-1, en 5-1). Desde los TJB, la ruta del río Lee se dirigiría hacia el norte y luego hacia el este a lo largo de una carretera de acceso existente durante aproximadamente 0.6 millas hasta la Estación Convertidora propuesta (Exh. SW-1, en 5-1). La instalación de cable en tierra es

El lado del río Brayton Point) se encuentra dentro de los 200-300 pies de las partes terrestres y marítimas de la ruta del río Taunton (Exh. EFSB-LU-8, página 3).

³⁹ Prysmian se está asociando con la Commonwealth y la ciudad de Somerset para traer una planta de fabricación de cables submarinos a Brayton Point (Exh. EFSB-T-1, en 1).

propuesto a través de zanjas a cielo abierto para acomodar un banco de conductos de concreto enterrado y bóvedas de empalme asociadas a una profundidad de entierro que oscila entre 3.2 pies y 3.4 pies (Exh. SW-1, en 1-17, 5-26).

La ruta del río Taunton también comenzaría donde los cables de exportación en alta mar ingresan a las aguas del estado de Massachusetts en la bahía de Mount Hope, al suroeste de Brayton Point (Exh. SW-1, en 5-1). Dentro de la bahía de Mount Hope, la ruta se desviaría de la ruta del río Lee, viajando hacia el noreste y entrando en la desembocadura del río Taunton en el lado este de Brayton Point (Exhs. SW-1, en 5-1 a 5-2). Desde los TJB, la ruta del río Taunton se enrutaría a lo largo de Brayton Point Road hacia el norte y luego hacia el oeste, siguiendo las carreteras de acceso existentes y cruzando el National Grid ROW por una distancia total de aproximadamente 0.4 millas hasta la estación convertidora (Exh. SW-1, en 5-1 a 5-2).

La interconexión de red entre la estación convertidora y el POI se alojaría dentro de un banco de conductos de hormigón similar a los cables terrestres (Exh. SW-1, págs. 3-11). El enterramiento subterráneo objetivo (es decir, desde la parte superior del banco de conductos enterrado hasta la superficie del suelo) de la interconexión a la red es 3.0 pies con un rango de profundidad de entierro subterráneo de 2.0 pies a 15.0 pies (Exh. SW-1, págs. 1-8). La Compañía indicó que los cables se interconectarían a un interruptor en el POI fuera del edificio de la subestación de National Grid Brayton Point, así como también se conectarían con cables de comunicación/fibra y equipos de subestación asociados (Exh. SW-1, págs. 3-11). La Compañía anticipó que National Grid mejorará la subestación, incluida una expansión del edificio de la subestación de National Grid para acomodar una posición adicional en la bahía de interruptores, mejoras a dos líneas de transmisión de 115 kV y la reubicación de postes en un segmento de línea de 345 kV existente en Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 3-11).

3. Estación convertidora

La Compañía señaló que el sitio propuesto para la Estación Convertidora y su área circundante (8-10 acres) sería lo suficientemente grande como para acomodar elementos de almacenamiento, estacionamiento, acceso y salida, y manejo de aguas pluviales (Exh. SW-1, págs. 1-10). La superficie máxima del patio de la estación convertidora será de aproximadamente 7.5 acres (Exh. SW-1, págs. 1-10). La Compañía encerraría las nuevas instalaciones dentro de una valla de seguridad y tomaría medidas para garantizar la seguridad y restringiría el acceso a la Estación Convertidora al personal autorizado (Exh. SW-1, en 1-10, 5-57). SCW diseñó la Estación

Convertidora para que sirviera como una estación no tripulada con personal en el sitio periódicamente para inspecciones, mantenimiento y reparaciones (Exh. EFSB-T-9, página 2).

El patio de la Estación Convertidora incluiría los siguientes componentes y equipos principales:

(1) Edificio de acero de la estación convertidora; (2) transformadores de corriente; (3) transformadores de voltaje; (4) disyuntores; (5) un transformador auxiliar; (6) generador de energía de respaldo (para iluminación de emergencia y alarmas); (7) edificio de control (para albergar componentes eléctricos); (8) edificio de almacenamiento; (9) transformador de repuesto; (10) tanque de agua (para el sistema de enfriamiento de recirculación); (11) separador de aceite/agua; (12) transformadores de CA; (13) barra colectora aérea de acero; (14) torres de enfriamiento; (15) transformadores de servicio de estación; (16) ventilación y aire acondicionado ("V/AC") (para la climatización de edificios); (17) un mástil de rayos de 85 pies; (18) un sistema de gestión de aguas pluviales; y (19) acceso, área de estacionamiento y área de descanso (Exhs. SW-1, en 5-57; SW-6, págs. 12 y 12).

C. Cables de exportación en alta mar e impactos de aterrizaje

1. Construcción de cables de exportación en alta mar

SCW estimó que la instalación de cables de exportación en alta mar requerirá aproximadamente

15 meses (SW-11, en 1-19). El SCW declaró que el horario típico de construcción sería de 7:00 a.m. a 7:00 p.m. los días de semana y de 9:00 a.m. a 7:00 p.m. los sábados y feriados legales (Exh. EFSB-CM-9, en 1). La Ordenanza de Control de Ruido de la Ciudad de Somerset establece que se aceptan horas de construcción más largas, específicamente de 7:00 a.m. a 10:00 p.m. entre semana y de 8:00 a.m. a 10:00 p.m. los fines de semana o días festivos legales (Exh. EFSB-CM-9, página 1). La Compañía señaló que se coordinaría con la ciudad de Somerset para establecer el cronograma de construcción, las horas y la logística, así como para buscar la aprobación cuando se necesite trabajo fuera de estas horas (Exh. EFSB-CM-9, página 2).

La Compañía prepararía el lecho marino antes de la instalación del cable mediante la remoción de escombros y rocas (Exh. SW-6, en 13-5). De ser necesario, la Compañía llevaría a cabo una carrera de rejón previa a la colocación para despejar la ruta de enterramiento de cables de peligros enterrados, como líneas de amarre abandonadas, cables o equipos de pesca (Exhs. SW-1, en 5-50; SW-6, en 13-3). Los cables se transportarían e instalarían desde un buque de tendido de cables equipado con carrusel (Exh. SW-6, págs. 13-6). El SCW se centraría en una profundidad de enterramiento del cable de aproximadamente 6,0 pies por debajo del lecho marino estable (con un

rango de profundidad de 3,2 a 13,1 pies) para proteger los cables de posibles impactos de anclas o actividades de pesca (Exh. SW-6, en 13-3).

Según SCW, sobre la base de su comprensión actual de las condiciones del fondo marino, el enterramiento de los cables de exportación en alta mar agrupados en aguas del estado de Massachusetts utilizaría principalmente un tendido de cables anclados

barcaza en la bahía de Mount Hope y el río Lee, y la tecnología de trineos a reacción más lejos de la costa (Exh. SW-6, págs. 13-6). La barcaza estaría configurada y equipada con el/los carrete(s) de cable, un trineo a reacción y otras herramientas de entierro (Exh. SW-6, págs. 13-6). La barcaza generalmente es maniobrada en su lugar por un remolcador de apoyo y despliega un esquema de anclaje mínimo de 5 puntos para mantenerla en posición y proporcionar el empuje para remolcar el trineo a reacción (Exh. SW-6, en 13-6, 6-5). El trineo de chorro es una herramienta de enterramiento montada sobre patines que es remolcada por la barcaza de tendido de cables (Exh. SW-6, en 13-6, 6-5). A medida que el cable se coloca en el lecho marino desde el buque, una zanja estrecha del lecho marino que rodea el cable sería fluidizada por el trineo a chorro *in situ*, bajando el cable a la profundidad de enterramiento objetivo (Exh. SW-6 en 13-6, 6-5). La instalación de cables de exportación en alta mar alterará temporalmente el lecho marino al suspender los sedimentos del fondo marino y se asentaría en el lecho marino en aproximadamente 2 a 4 horas; se espera que estos efectos sean temporales, a corto plazo y localizados (SW-1, en 4-30, 6-21).

La Compañía indicó que se pueden usar métodos de protección de cables secundarios, incluida la colocación de colchones de concreto, la creación de una berma de roca, la colocación de rocas y colchones con frondas para proteger los extremos de los cables en las áreas de extracción y donde no es posible abrir zanjas (Exh. SW-1, págs. 5-52). Sin embargo, SCW afirma que no prevé la necesidad de protección de cables secundarios para más de una pequeña porción (15 por ciento a lo sumo) de la OECC en aguas de Massachusetts sobre la base de estudios geofísicos y geotécnicos (Exh. SW-14, págs. 9-32). La Compañía agregó que no habría cruces de cables o tuberías en aguas de Massachusetts (Exh. SW-14, págs. 5-7). En caso de que se requiera protección de cable secundario, la Compañía desplegaría una barcaza anclada para instalar el dispositivo de protección y documentaría estas áreas de protección de cable en las cartas náuticas aplicables (Exh. SW-11, págs. 4-3).

Las actividades de desmantelamiento serán similares a la fase de construcción, pero menos intensivas (Exh. SW-1, en 5-44). El desmantelamiento de las estructuras del Proyecto, así como la rehabilitación de los sitios del Proyecto en alta mar, en tierra y en tierra, requerirá la contratación de trabajadores, pero menos que durante la fase de construcción (Exh. SW-1, en 5-44). El transporte del equipo y el material desmantelados también requeriría los servicios de proveedores locales de la región (Exh. SW-1, en 5-44). Los trabajos de desmantelamiento generarán beneficios económicos a corto plazo en la región; sin embargo, tras el desmantelamiento del Proyecto, la región perdería los empleos permanentes que son necesarios durante las operaciones (Exh. SW-1,

2. Construcción de recaladas

Las principales actividades de construcción en el sitio de aterrizaje son: (1) excavación de pozos de salida de HDD;

(2) perforación de los orificios piloto de la unidad de disco duro e inserción de conductos para la transición de mar a tierra de los cables de exportación; y (3) tracción de cables de los cables de exportación en alta mar a través de los conductos que se empalmarán con los cables en tierra a través de TJB (Exh. SW-1, en 5-54 a 5-56). Los cables se desagregarían al tocar tierra y cada cable de alimentación HVDC requeriría un orificio y un conducto de disco duro separados (Exh. SW-6, págs. 13-9). Se construirían dos conductos de repuesto para HDD al tocar tierra para la Variación Notada, lo que requeriría dos pozos de salida adicionales (Exhs. SW-1, en 1-1 n.1; SW-3, pág. 9). El HDD es un proceso sin zanjas que permite que los cables permanezcan enterrados bajo la costa

recursos y zona intermareal, limitando al mismo tiempo el impacto ambiental durante la instalación. (Exh. SW-6, en 13-15, n.6). La Compañía declaró que: (i) la excavación del pozo de salida tomaría aproximadamente una semana; ii) las operaciones de perforación durarían de dos a cuatro meses; y iii) las actividades de tracción de cables durarían aproximadamente 30 días (Exhs. EFSB-LF-2; SW-14, págs. 3-13). La perforación de HDD tendría que ser un esfuerzo continuo que ocurra durante todo el día y la noche (Exh. EFSB-CM-9, página 2). La Compañía anticipa que las trayectorias propuestas de los HDD tendrán aproximadamente 0.3 a 0.6 millas de longitud y alcanzarán una profundidad de hasta aproximadamente 40 pies por debajo del lecho marino (Exh. SW-6, págs. 13-9).

Los orificios del disco duro estarían separados por aproximadamente 10 a 33 pies (Exh. SW-6, págs. 13-9).

La Compañía colocaría la unidad HDD y el equipo asociado (generadores eléctricos temporales, tanques de agua y lodos, sistema de circulación de lodo y vehículos de apoyo) en tierra en Brayton Point (Exh. SW-6, págs. 13-9). Las operaciones de HDD también contarían con el apoyo de buques en alta mar (una barcaza autoelevable o una barcaza anclada, así como buques de transporte de tripulación de apoyo))

(Exh. SW-6, págs. 13-9). Los puntos de salida de los discos duros en alta mar se dragarían antes de tirar de los cables de exportación en alta mar a través de los conductos instalados (Exh. SW-6, págs. 13-9).

La Compañía utilizaría fluidos de perforación/lodos durante la operación de perforación y

escariado (Exh. SW-1, págs. 6-26). Los componentes principales de los fluidos de perforación

consisten en arcilla bentonita natural, otros aditivos y agua dulce (Exh. SW-1, págs. 6-26).

Durante esta actividad, la Compañía declaró que utilizaría las mejores prácticas de gestión

("BMP") para minimizar la liberación de

fluidos de perforación en el medio marino mar adentro y material particulado ("PM")/polvo en el medio ambiente terrestre (Exh. SW-1, en 5-54 a 5-56).

Una vez que se completen los pozos de salida, la Compañía comenzaría a perforar (Exh. SW-1, en 5-52 a 5-53). La compañía escariaría los orificios de perforación de los discos duros hasta el diámetro necesario de aproximadamente 30 pulgadas, seguido de la inserción de conductos (Exh. SW-1, en 5-53; SW-6, págs. 13-9). Según la empresa, los tipos de equipos más ruidosos utilizados para los discos duros son la plataforma de perforación, el generador y los escapes de las bombas (Exh. EFSB-NO-2). SCW tiene la intención de reducir el ruido de la construcción el uso de barreras acústicas temporales, recintos amortiguadores y silenciadores de equipos en todas las ubicaciones de HDD (Exhs. SW-1 en 5-20; SW-6, en 1-43, 13-17, 13-19 y 14-8; SW-14, en 3-13, 3-14, 8-13, y 8 a 14).

Los cables de exportación en alta mar se empalmarán con los cables en tierra dentro de los TJB instalados bajo tierra en las ubicaciones de aterrizaje en Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 5-53). Las TJB son bóvedas subterráneas de hormigón fundido o prefabricado que se estiman en 30' de largo x 10' de ancho x 8' de alto (Exh. SW-1, págs. 5-53).

El propósito de un TJB es proporcionar un ambiente limpio y seco para el empalme de los cables de exportación en alta mar a los cables en tierra, así como proteger el empalme completo (Exh. SW-1, págs. 5-53). Las vainas del cable de exportación en alta mar y del cable en tierra se terminarán en la caja de enlace de los TJB (Exh. SW-1, págs. 5-53). El acceso a las TJB se obtiene a través de tapas de registro instaladas a nivel (Exh. SW-1, págs. 5-53). El cable de comunicaciones de fibra óptica se unirá dentro del orificio de comunicaciones instalado adyacente al TJB con su propia tapa de acceso (Exh. SW-1, págs. 5-53). Cada TJB puede acomodar uniones para uno o dos cables de alimentación, lo que depende de consideraciones específicas del sitio con respecto a cómo se pueden configurar espacialmente las bóvedas y los cables (Exh. SW-1, págs. 5-54). El Proyecto incluye de uno a dos TJB, y la Variación Observada incluye uno o dos TJB adicionales como bóvedas de repuesto para un circuito adicional (Exh. SW-1, págs. 5-54).

Después de que se hayan insertado los conductos, SCW instalaría cables (Exh. SW-1, págs. 5-53). Una barcaza/buque de cable se colocaría en alta mar equipada con carretes de cable

(Exh. SW-6, págs. 13 a 10). Se utilizaría un equipo de perforación de disco duro en tierra para tirar del cable desde el mar hasta la costa a través de los conductos (Exh. SW-6, págs. 13 a 10).

3. Impactos ambientales
 - a. Impactos en los recursos marinos
 - i. Impactos en el fondo marino

La Compañía declaró que la perturbación del fondo marino por la instalación de cable de exportación en alta mar incluiría la huella de la zanja, el área que rodea la zanja donde se asentarían los sedimentos suspendidos durante la instalación y la huella de cualquier protección de cable secundario (Exh. SW-1, págs. 4-28). Los cables de exportación en alta mar quedarían enterrados bajo el área de recursos de Tierra Submarina ("LUO") y el área de recursos de Mariscos que Contienen Tierra ("LCS") (Exh. SW-1, págs. 4-30 y 5-3). Los impactos permanentes en las condiciones del lecho marino incluirían áreas donde el lecho marino está ocupado por los cables (Exh. SW-12, en 16) y lugares donde se requiere protección de cable secundario (Exh. SW-6, en 13-5). La Compañía no ha identificado áreas específicas que requieran protección de cable secundario (Exh. SW-6, págs. 1-9).

La Compañía sostuvo que los impactos temporales del fondo marino, incluidos los de LUO y LCS, pueden ocurrir a través de la preparación del sitio (incluida la limpieza de rocas y el tendido de rezón previo a la colocación) y el enterramiento de cables (chorro/zanja y anclaje temporal de embarcaciones) en un área de aproximadamente 160 pies de ancho a lo largo de la ruta del cable durante 1.2 millas en el área cercana a la costa, incluidas las ubicaciones de los pozos de salida de HDD (Exh. SW-6, en 6-3). La Compañía también declaró que LCS se vería afectado por la excavación/dragado de las áreas de construcción de HDD en alta mar para facilitar la llegada a tierra en Brayton Point (Exh. SW-11, en 4-2). La Compañía señaló que la Bahía de Mount Hope presenta condiciones de fondo marino en continuo cambio, donde los materiales limosos se depositan, resuspenden, transportan y vuelven a depositar continuamente (RR-EFSB-13, en 1). En consecuencia, la Compañía afirma que se espera que las comunidades bentónicas recolonizen las áreas afectadas después de las actividades de construcción (Exh. SW-6, págs. 8 a 16).

(A) Ruta del río Lee

Para la Ruta del Río Lee, la Compañía declaró que la instalación de cables resultaría en impactos temporales a aproximadamente 10.4 acres de LUO, incluyendo el área asociada con los pozos de salida temporales de HDD para dos HDD (Exhs. SW-14, cuadro 5-1; SW-1, págs. 5-3). La

también afectaría permanentemente 1.7 acres de LUO en el área del fondo marino ocupada por los cables (Exh. SW-12, pág. 16). La Variación Observada requeriría dos pozos temporales adicionales de HDD durante la construcción y resultaría en impactos temporales en aproximadamente 11.0 acres de LUO (y 1.7 acres de impactos permanentes como se mencionó anteriormente) para la Ruta del Río Lee (Exhs. SW-1, en 5-4; SW-14, págs. 5 y 4). La Compañía declaró que las dimensiones típicas de las áreas de construcción de HDD en alta mar serían de 160 pies de largo por 50 pies de ancho (Exh. SW-11, págs. 4-6).

La Compañía declaró que la Ruta del Río Lee atraviesa un hábitat adecuado para Quahog (Exh. SW-1, págs. 4-28). La Compañía estimó que los impactos temporales de LCS de la ruta del río Lee fueron de 13,890 pies cuadrados (0.3 acres), o 27,780 pies cuadrados (0.6 acres) (incluida la Variación Observada) debido a la instalación de los cables de exportación en alta mar y el dragado de los pozos de HDD (Exhs. SW-6 en 6-10; SW-14 en 5-4; SW-11, págs. 4-4).

(B) Ruta del río Taunton

Para la Ruta del Río Taunton, incluyendo su Variación Observada, la Compañía indicó que la instalación resultaría en impactos temporales en aproximadamente 12.5 acres de LUO, incluyendo los pozos de salida de HDD temporales para cuatro HDD (Exh. SW-1, págs. 5-4). La Compañía declaró que los impactos permanentes a LUO serían de 1.7 acres para el área ocupada de los cables (Exh. SW-12, pág. 16). La Compañía declaró que la Ruta del Río Taunton atraviesa un hábitat adecuado tanto para Quahog como para la Ostra Americana (Exh. SW-1, págs. 4-28).

ii. Calidad del agua marina

La Compañía declaró que la instalación de los Cables de Exportación Offshore tendría efectos localizados y temporales en la calidad del agua marina, principalmente relacionados con la excavación de zanjas y el dragado en los pozos de HDD (Exhs. SW-1, en 4-30; SW-6, págs. 6-9). La Compañía sostiene que la perturbación temporal de los sedimentos asociada con las actividades del Proyecto para ambas rutas candidatas causaría aumentos menores, a corto plazo y localizados en los sólidos suspendidos totales ("TSS") a lo largo de los OECC (Exhs. SW-6, Att. I en v; SW-1, págs. 4-30). La Compañía sostiene que el uso de métodos de enterramiento de cables que emplean la fluidización del suelo (es decir, arado a chorro) minimizaría la perturbación de sedimentos (Exh. SW-1, págs. 4-30). Un estudio de modelización de hidrodinámica y transporte de sedimentos patrocinado por la empresa indicó que

podrían ser concentraciones de SST por encima de 100 mg/L⁴⁰ durante la construcción hasta un máximo de 3,800 pies de las líneas del centro de instalación de cables en Mount Hope Bay (Exh. SW-1, págs. 4-30). En todos los escenarios simulados, la Compañía representó que el nivel máximo de SST cayó por debajo de 10 mg/L en dos horas y por debajo de 1.0 mg/L después de menos de cuatro horas (Exh. SW-1, págs. 4-30). El modelo también mostró que los niveles de SST asociados con el dragado de HDD serían mucho más bajos que los asociados con la excavación de zanjas de cables (Exh. SW-1, págs. 4-30). Por ejemplo, se predijeron niveles de SST superiores a 100 mg/L a una distancia máxima de menos de 820 pies en las áreas de los pozos de desembarco del río Brayton Point Lee (Exh. SW-1, págs. 4-30).

De acuerdo con SCW, un espesor de deposición de sedimentos superior a 0.4 pulgadas cubriría un área de aproximadamente 104 acres o un máximo de 406 pies desde la línea central de OECC (Exh. SW-6, Att. I, págs. 4-22). La Compañía sostiene que los espesores más altos de deposición de sedimentos fluidizados estarían contenidos principalmente dentro de un corredor de 65 pies alrededor de la línea central de OECC (es decir, completamente dentro de OECC) (Exh. SW-6, Att. I, págs. 4-22). El espesor de deposición de sedimentos de más de 1.2 pulgadas como resultado de las actividades de construcción se extendería un máximo de 156 pies desde la línea central de la ruta, cubriendo 46 acres y representando el 0.56 por ciento del área identificada como zonas de desove para la platija de invierno (Exh. SW-14, en 6-8; véase también Exh. SW-6, Apéndice I).

Según SCW, estudios anteriores han demostrado que el éxito de la eclosión de los huevos de platija de invierno expuestos a menos de 0.4 pulgadas de entierro de sedimento no fue estadísticamente significativo para los controles, pero que las tasas de éxito de eclosión disminuyeron cuando se enterraron en más de 1.2 pulgadas de sedimento (Exh. SW-14, págs. 6 y 8).

Según SCW, las actividades de HDD podrían afectar aún más la calidad del agua debido a la liberación inadvertida de fluidos de perforación (Exhs. SW-1, en 6-26; SW-6, págs. 13-9). SCW desarrolló un Plan de Contingencia de HDD que describe los BMP e incluye medidas de prevención, planes de respuesta y contención, e información de presentación de informes para monitorear y mitigar los retornos inadvertidos y evitar descargas no planificadas relacionadas con las actividades de HDD (Exh. SW-6, Att. M).

⁴⁰ La empresa explicó que es una práctica común de la industria utilizar los 100 mg/L como indicador del umbral de significación biológica: las investigaciones indican que pueden

producirse reducciones en el crecimiento y la mortalidad de ciertas especies cuando las concentraciones superiores a 100 mg/L persisten durante más de 24 horas (RR-EFSB-17; Ej. SW-14, en 6-8).

iii. Recursos Biológicos Marinos

Los impactos descritos en esta sección son similares para las rutas del río Lee y del río Taunton.

(A) Mariscos y organismos bentónicos

SCW sostiene que el hábitat bentónico sería desplazado a corto plazo durante la instalación del cable (Exh. SW-6, págs. 8-16). Como se describió anteriormente, la Compañía espera que las comunidades bentónicas recolonizen las áreas impactadas después de las actividades de construcción (Exh. SW-6, págs. 8-16). La Compañía explicó que se espera que los hábitats que pueden ser fácilmente colonizados desde áreas vecinas y comunidades bien adaptadas a la perturbación dentro de sus hábitats (por ejemplo, capas de arena) se recuperen rápidamente (Exh. SW-6, págs. 8-16). Para las comunidades que no están bien adaptadas a las perturbaciones frecuentes (por ejemplo, comunidades de rocas profundas), la recuperación dependería de una variedad de factores, como la abundancia estacional de larvas, y podría tomar más de un año para comenzar la recolonización (Exh. SW-6, págs. 8-16). La Compañía representó que ambas opciones de ruta OECC atraviesan Áreas de Idoneidad para Mariscos mapeadas (Exh. SW-1, págs. 4-28). Véase la sección VI.C.3.a.i.

La Compañía declaró que seleccionaría métodos de construcción de menor impacto cuando fuera posible y cables de micro-rutas dentro de la OECC para evitar hábitats complejos en la medida de lo posible (Exh. SW-11, págs. 4-16). SCW añadió que había seleccionado el OECC para reducir al mínimo la longitud de los cables necesarios para reducir aún más los impactos (Exh. SW-11, págs. 4-16). El SCW también señaló que trabajaría con los alguaciles municipales de mariscos para coordinar la siembra de mariscos con las actividades planificadas antes de la construcción (Exh. SW-11, Att. J). La Compañía también trabajará con NMFS y DMF para determinar los niveles apropiados de monitoreo y medidas de mitigación para cualquier pérdida de hábitat para los mariscos (Informe de la Compañía en 145).

(B) Peces y Pesquerías

El área del proyecto incluye hábitat y especies de presa de las que dependen los mamíferos marinos, aves y peces, incluidas las especies raras, así como especies de moluscos y peces que son

industrias de pesca comercial y recreativa (Exh. SW-12, pág. 19). La Compañía anticipa que las actividades de construcción e instalación pueden afectar temporalmente las actividades de navegación y pesca en las inmediaciones de los buques de construcción e instalación (Exh. SW-1, en 4-35). Los pescadores comerciales y recreativos quedarían excluidos de la pesca activa dentro o en tránsito por las áreas de construcción y las zonas de seguridad alrededor de los buques de construcción durante la construcción del Proyecto, lo que resultaría en una pérdida temporal del acceso a las zonas de pesca (Exh. SW-1, págs. 4-34). Sin embargo, la Compañía declaró que cada actividad de construcción solo cubriría porciones discretas y localizadas en alta mar de manera temporal (Exh. SW-1, págs. 4-34). Según el SCW, una vez que se completen las actividades de construcción dentro de las zonas de seguridad, se permitiría que las actividades marinas, incluida la pesca comercial y recreativa, continuaran como lo harían normalmente (Exh. SW-1, págs. 4-34). El SCW no propuso ninguna restricción a la navegación, la pesca o la colocación de artes de pesca fijos o móviles para el período posterior a la construcción (Exh. SW-1, en 4-35).⁴¹

SCW ha preparado un Plan de Monitoreo de Pesquerías enfocado en el Río Sakonnet, donde se concentran especies de importancia⁴²; la Compañía no propone muestreo dedicado en la porción de Massachusetts de la Bahía de Mount Hope (Exh. SW-11, Att. F; Escrito de la Compañía, págs. 139 a 140).

El SCW explicó que el Plan de Vigilancia de la Pesca seguía siendo representativo, dada la conectividad hidrológica entre el río Sakonnet y la bahía de Mount Hope (Exh. SW-11, en 5-3).

⁴¹ Un componente de las actividades pesqueras locales es la pesca de fondo, que comprende predominantemente la pesca con trampas, el dragado de moluscos y la pesca de arrastre de peces de fondo (Exh. SW-1, págs. 4-25). La SCW sostiene que el enterramiento del cable de exportación reduciría al mínimo el riesgo de daños al cable y evitaría perturbaciones en la industria pesquera (Exh. SW-1, págs. 4-26). La Compañía sostiene que no se espera que la pesca con trampa represente un peligro para un cable enterrado, y también es poco probable que el dragado de mariscos penetre más de 0.7 pies en el lecho marino (Exh. SW-1, págs. 4-25). La Compañía declaró que las dragas de mecedoras utilizadas para apuntar a almejas duras o quahogs podrían penetrar hasta 1.6 pies en los sedimentos blandos del norte de la Bahía de Mount Hope (Exh. SW-1, págs. 4-26).

⁴² Los estudios de monitoreo de pesquerías incluyen estudios de referencia de poblaciones previas a la construcción y posibles impactos de la construcción de bocina para la pesca comercial, y el monitoreo de los movimientos, la presencia y la persistencia, utilizando telemetría acústica, de especies comercialmente y/o recreativamente viables como la lubina rayada, la aleta caudal, el tautog y el falso atún blanco (Exh. SW-11, Att. F, págs.

La Compañía sostiene que la alineación de la OECC tiene como objetivo evitar, o minimizar, los impactos sobre los peces y la pesca (Exh. SW-6, págs. 8-6). Las medidas de mitigación de pesquerías de la Compañía incluyen las siguientes acciones:

- Diseñar la transición del mar a la costa para reducir la huella de dragado y los efectos sobre los organismos bentónicos (Exh. SW-6, págs. 8 a 11);
- Incorporar el uso de HDD en los lugares donde toquen tierra, según proceda, para reducir al mínimo los efectos espaciales y temporales sobre los organismos bentónicos, incluidos los peces de aleta y los invertebrados (Exh. SW-6, págs. 8 a 11);
- Enterramiento del cable de exportación para minimizar el riesgo de daños al cable y evitar interrupciones en la industria pesquera (Exh. SW-1, en 4-26);
- Coordine con CZM, DMF y otras agencias estatales relevantes, y agencias federales, incluyendo USFWS y NMFS, para identificar medidas de mitigación apropiadas, si es necesario (Exh. SW-6, págs. 8 a 11);
- Seleccione métodos de construcción de menor impacto, siempre que sea posible (Exh. SW-6, págs. 8 a 11);
- Diseñar y diseñar la posición de la ruta para micro-enrutar cables dentro de la OECC para evitar hábitats sensibles, cuando sea posible (Exh. SW-6, págs. 8 a 11);
- Coordinar con el DMF de Massachusetts, el DMF de Rhode Island y el NMFS con respecto a una ventana estacional de TOY para la instalación de los cables de exportación en alta mar dentro de las aguas estatales de Massachusetts y Rhode Island (es decir, evitando la construcción marina entre el 15 de enero y el 15 de enero). 31 de mayo para evitar el impacto directo en el desove de la platija invernal (Exhs. SW-11, con marca de 5-2; EFSB-MC-7));
- Trabajar con la Asociación de Langosteros de Massachusetts, la Autoridad Portuaria de New Bedford y el Centro de Pesca Comercial de Rhode Island y un Oficial de Enlace de Pesca de SCW para colaborar en iniciativas que mitiguen los impactos a las pesquerías, proporcionar información a SCW de la industria pesquera y difundir información de la Compañía a la industria pesquera (Exh. SW-1, en 4-34);
- Proporcionar a la comunidad pesquera un aviso anticipado, antes de los Avisos Locales a los Marineros de la USCG, describiendo la ubicación, el alcance y la duración de las actividades de construcción (Exh. SW-6, en 6-6);
- Trabajar con los pescadores para: (1) recuperar y reubicar sus aparejos capturados en el equipo del Proyecto; o (2) trabajar a través de un proceso de reclamos de equipo perdido para determinar si el reembolso está justificado (Exh. SW-6, en 6-6);

- Enterrar los cables lo suficientemente profundos, donde sea posible, para permitir la recolonización bentónica después de que se complete la construcción (Exh. SW-6, págs. 8 a 11); y
- Instale los cables en una configuración agrupada, cuando sea posible, para reducir el área de impacto de la instalación y el área ocupada después de la instalación (Exh. SW-6, págs. 8 a 11).

Además, la Compañía está trabajando con WHOI para estimar la exposición económica de las pesquerías de Massachusetts (Informe de la Compañía en 139). La Compañía ha presentado sus hallazgos al personal de CZM y al Grupo de Trabajo de Pesquerías de Massachusetts (Exh. SW-14, págs. 6 y 7). De conformidad con las directrices federales de revisión de la coherencia, el SCW tiene previsto establecer fondos de indemnización directa e indirecta para la pesca con Massachusetts a través de la CZM y el Grupo de Trabajo de Pesca de Massachusetts, sobre la base del análisis económico (Company Brief, pág. 139; Ej. SW-14, págs. 6 y 7).

(C) Recursos Aviares

El SCW indicó que las rutas del río Lee y el río Taunton, incluido el sitio de aterrizaje, la ruta del cable terrestre y la estación convertidora, no se encuentran dentro de las áreas mapeadas como hábitat prioritario y estimado para las especies de aves (u otras) incluidas en la lista estatal (Exh. SW-1, en 4-32; SW-6, con marca de 8-2; SW-11, con marca de 5-1; EFSB-F-1, en 1). Sin embargo, los comentarios del NHESP señalaron que los componentes del proyecto ubicados fuera de las aguas del estado de Massachusetts existen dentro de hábitats migratorios y áreas de alimentación para las especies incluidas en la lista estatal, incluidos el charrán rosado, común y mínimo, y el chorlito pipa (Exh. EFSB-F-1, en 1). Estas especies y sus hábitats están protegidos de conformidad con la Ley de Especies en Peligro de Extinción de Massachusetts y sus reglamentos de implementación, mientras que el hábitat de vida silvestre de humedales raros está protegido de conformidad con la Ley de Protección de Humedales de Massachusetts ("WPA") (Exh. EFSB-F-1, en 1).

La Compañía continuará coordinando con NHESP, RIDEM y USFWS para identificar e implementar medidas de mitigación apropiadas para los impactos aviares (Exh. SW-6, en 8-5; SW-14, págs. 9-27). El SCW declaró que los impactos y la mitigación de las aves también se abordarían como un componente del proceso de permisos federales del BOEM (Exhs. SW-6, con marca de 8-4; SW-14, en 6-6). SCW presentó ante el BOEM un Borrador del Marco de

Monitoreo de Aves y Murciélagos Post-Construcción, en relación con los componentes del

Proyecto mar adentro dentro del Área de Arrendamiento regulada por el gobierno federal (Exh.

SW-11, en 5-1).

El SCW declaró que anticipaba que los impactos y la mitigación de los impactos de las aves se abordarían como un componente del proceso de permisos federales del BOEM (Exhs. SW-6, con marca de 8-4; SW-14, en 6-6).

Según el SCW, ciertas especies de aves marinas pueden ser perturbadas por las actividades de construcción basadas en embarcaciones (Exh. SW-1, págs. 4-33). La Compañía describió el riesgo potencial de colisiones de aves con embarcaciones iluminadas durante la construcción marina en condiciones de baja visibilidad (Exh. SW-6, en 8-3). La Compañía explicó que no es probable que la mayoría de las especies de aves (excluyendo las gaviotas) se sientan atraídas por los buques en condiciones climáticas favorables (Exh. SW-1, págs. 4-33). La Compañía también utilizará un blindaje descendente de la iluminación en la medida de lo posible para limitar la atracción y desorientación de las aves (Exhs. SW-1, en 4-33; EFSB-F-1, en 1). El SCW argumenta que debido a la exposición limitada a los buques de construcción, y la corta duración de la construcción y la limitación conductual de la proximidad durante condiciones climáticas favorables, no espera efectos a nivel poblacional de la construcción en las aves marinas y costeras (Exh. SW-1, págs. 4-33).

La Compañía afirma que el desplazamiento temporal de las áreas de forraje asociadas con las actividades de construcción sería de corta duración, sin impactos a largo plazo (Exh. SW-1, págs. 4-33). Además, la Compañía afirma que es poco probable que los aumentos temporales en la turbidez causados por la instalación de cables de exportación en alta mar afecten negativamente el comportamiento de búsqueda de alimento o reduzcan las zonas de alimentación para charranes u otras aves (Exh. SW-6, en 8-4).

(D) Especies Marinas Protegidas y Hábitats SSU

El SCW señaló que los mamíferos marinos presentes estacionalmente en la bahía de Mount Hope incluyen la foca común, la foca gris, la foca arpa y la foca encapuchada (Exh. SW-1, págs. 4-34). Sin embargo, la Compañía afirma que la presencia de mamíferos marinos dentro del área del Proyecto en aguas de Massachusetts es baja (Exh. SW-6, págs. 8-19). Por lo tanto, la exposición potencial a los vasos es muy baja (Exh. SW-1, en 4-35). En las proximidades de la OECC durante la construcción, las especies de mamíferos marinos podrían estar expuestas a factores estresantes temporales como el ruido, el aumento del tráfico de embarcaciones y el equipo en el agua (Exh. SW-1, págs. 4-34). La Compañía declaró que los motores de los barcos y los cascos de los buques, como los cables

Los buques de instalación emiten un sonido continuo que se superpone con el rango de frecuencia auditiva para todos los mamíferos marinos (Exh. SW-1, págs. 4-34). La compañía señaló que los investigadores informan de un cambio en la distribución y el comportamiento de los mamíferos marinos en áreas que experimentan un mayor tráfico de embarcaciones.

probablemente debido al aumento del ruido ambiental debido a la actividad concentrada de los buques (Exh. SW-1, en 4-35). La Compañía sostiene que los posibles efectos del ruido de los buques son variables y dependerían de las especies y otros factores, como la actividad de los mamíferos marinos, la proximidad a los buques y la habituación al ruido del tráfico de los buques y a los movimientos de los buques (Exh. SW-1, en 4-35).

La Compañía sostiene que no hay hábitat de ballena franca del Atlántico Norte en el OECC dentro de las aguas del estado de Massachusetts; más bien, el OECC en alta mar viaja a través del hábitat central de la ballena franca del Atlántico Norte en aguas federales (Informe de la compañía en 135; Ej. SW-1, págs. 4-32). El Plan de Monitoreo y Mitigación de Mamíferos Marinos y Tortugas Marinas de SCW describe las medidas que se tomarían para proteger a las ballenas francas del Atlántico Norte, incluido el monitoreo visual y acústico, las zonas de limpieza y el uso de tecnologías avanzadas adicionales durante los períodos de trabajo nocturno u otras condiciones de baja visibilidad (Informe de la Compañía en 135; Ej. SW-1, págs. 4-33).

La Compañía implementaría medidas de mitigación del Proyecto diseñadas para reducir o eliminar las colisiones de embarcaciones con especies marinas protegidas, que incluyen:

- Observadores de Especies Protegidas ("PSO") para monitorear ballenas, otros mamíferos marinos y tortugas marinas en embarcaciones de construcción activas;
- Procedimientos de cierre cuando se detectan especies protegidas en sus respectivas zonas de despeje en el área del Proyecto;
- Métodos de construcción de menor impacto, siempre que sea posible;
- Instalación de cables de exportación en alta mar en una configuración agrupada cuando sea posible, para reducir el área de impacto de la instalación y el área ocupada después de la instalación;
- Medidas identificadas en el Plan de Monitoreo y Mitigación de Mamíferos Marinos y Tortugas Marinas y la Autorización de Captura Incidental, que deben ser autorizadas por el NMFS; y
- Consultas continuas con el BOEM, el NMFS y las agencias estatales pertinentes para identificar medidas de mitigación apropiadas

(Escrito de la Compañía, págs. 140-141, citando Exh. SW-6, en 8-19 a 8-20).

Además, la Compañía señaló que ambas rutas de OECC en aguas del estado de Massachusetts están ubicadas fuera del Hábitat Estimado o Prioritario mapeado por SSU, y no se

realizaría ningún trabajo dentro del Hábitat Prioritario o Estimado de especies raras (Exh. SW-1, en 5-5 a 5-6). El Comité Supremo de la Mujer declaró que:

continuar las consultas con el NHESP y el DMF de Massachusetts para asegurar que los impactos a las especies marinas raras ubicadas dentro de la OECC se eviten o mitiguen en la mayor medida posible (Exh. SW-1, págs. 4-32).

iv. Recursos Arqueológicos e Históricos Marinos

Sobre la base de un estudio marino de riesgos geológicos completado por SCW dentro de la Bahía de Mount Hope, la Compañía identificó un posible sitio marítimo histórico y dos formas de paleorrelieve sumergidas interpretadas (Exhs. SW-6, en 11-3; SW-1, págs. 4-26 y 4-33).⁴³ Estas "áreas de evitación" potenciales identificadas se superponen entre las rutas del río Lee y del río Taunton, por lo que las rutas son equivalentes sobre la base de naufragios y paleoformas de relieve (Exh. SW-1, págs. 4-26). El SCW continuará sus consultas con el BOEM, el BUAR y el MHC para elaborar medidas apropiadas de prevención y mitigación (Exh. SW-1, págs. 4-33).

El arqueólogo marino calificado de SCW estableció áreas de evitación/zonas de amortiguamiento alrededor de cada recurso cultural sumergido y formas de relieve sumergidas antiguas (Exh. EFSB-RS-12, en 1). El SCW declaró que mantendría zonas de amortiguación de evitación alrededor de los naufragios y obstrucciones identificados y marcaría los paisajes paleo identificados para evitarlos, según correspondiera (Exhs. SW-6, Att. N1 y N2; SW-11, págs. 8 y 9). Si no es factible evitarlo, el SCW llevaría a cabo estudios adicionales dentro de áreas identificadas como potencialmente sensibles para la presencia de recursos históricos o arqueológicos previamente desconocidos (Exh. SW-6, en 11-4). El plan de mitigación de la Compañía también describe los pasos necesarios a seguir, los cuales están destinados a minimizar los impactos adversos (Exh. EFSB-RS-12, en 1). Además, la Compañía declaró que implementaría un Plan de Descubrimiento Imprevisto que incluiría procedimientos de detención de trabajo y notificación a seguir si se encuentra un recurso cultural durante la instalación (Exhs. SW-6, Att. N1 y N2; SW-11, págs. 8 y 9).

⁴³ Los paleoaccidentes geográficos son accidentes geográficos naturales o antropogénicos

que pueden preservar evidencias de ocupación humana desde aproximadamente 13.000 años antes del presente (Exh. SW-1, págs. 4-26 y 4-33).

v. Impactos de buques

Los impactos descritos en esta sección son similares para las rutas del río Lee y del río Taunton.

(A) Tráfico de buques

El Proyecto generaría tráfico de buques hacia y desde los puertos durante la construcción, operación y mantenimiento ("O&M") y desmantelamiento del Proyecto (Exh. SW-14, págs. 3-8). La Compañía estimó que la construcción resultaría, en promedio, entre 15 y 35 buques operando en un momento dado en el Área de Arrendamiento y la ruta del Cable de Exportación Offshore (Exhs. SW-14, págs. 3-8). El tráfico de buques generado por el Proyecto podría dar lugar a una congestión temporal y periódica dentro y cerca de los puertos, lo que provocaría posibles retrasos y un mayor riesgo de colisión, colisión y derrames, lo que se traduciría en costos económicos para los propietarios de buques (Exh. SW-14, págs. 3-8). Sin embargo, en su DEIS, el BOEM concluyó que los posibles retrasos derivados del aumento de la congestión y el mayor riesgo de daños por colisiones tendrían "impactos menores y a corto plazo durante la construcción e impactos insignificantes durante las operaciones" (Exhs. SW-8, en 3.6.3-18; SW-14, págs. 3-8).

Como se ha descrito anteriormente, durante la construcción, los pescadores comerciales y recreativos pueden ser excluidos temporalmente de la pesca activa dentro de las áreas de construcción localizadas y las zonas de seguridad alrededor de los buques y barcasas de tendido de cables o en tránsito por ellas (Exhs. SW-1 en 4-34; EFSB-T-13, en 1; EFSB-T-14, en 1). Según la Compañía, es posible que se apliquen restricciones temporales similares a otros buques que transitan por áreas de construcción y zonas de seguridad durante la fase de construcción del Proyecto (Exh. EFSB-T-12, en 1). Según los datos del Sistema de Identificación Automática de Buques, el tráfico de buques en la bahía de Mount Hope es generalmente más alto entre mayo y octubre (Exh. EFSB-T-12). La Compañía indicó que trabajará con Massachusetts DMF y CZM con respecto a las restricciones de TOY para la construcción en alta mar (Exhs. SW-14, en 6-8; EFSB-MC-7). Después de la construcción, la Compañía sostiene que no habría impactos regulares relacionados con el Proyecto para la navegación marina (Exh. SW-1 en 4-35).

SCW adoptaría varias medidas para minimizar y mitigar los impactos temporales relacionados con la construcción en las actividades de navegación y pesca cerca de sus buques, entre ellas:

- Corta duración del tendido de cables en aguas estatales;

- Coordinación con los pescadores comerciales y recreativos y el DMF para proporcionar un aviso anticipado del plan de despeje de la carrera de rezón / aparejos antes de la colocación;
- Coordinación con los pescadores y la Guardia Costera de los Estados Unidos antes de las operaciones de construcción marina para revisar la planificación operativa y los horarios e identificar áreas donde las operaciones de pesca pueden ser desplazadas temporalmente; y
- Empleo de estrategias que incluyen estrategias de comunicación amplias (es decir, Aviso Local de la Guardia Costera de los Estados Unidos a los Marineros) y alcance directo y dirigido para coordinar las actividades de construcción y pesca para minimizar los riesgos para las industrias de pesca comercial y recreativa, los aparejos de pesca desplegados y otros marineros (Exh. SW-6 en 6-6 a 6-7).

(B) Emisiones atmosféricas de los buques

En el caso de la construcción de cables de exportación en alta mar, SCW sostiene que las emisiones atmosféricas procederían principalmente de motores de combustión interna, incluidos los motores diésel marinos, los motores diésel de los equipos de construcción y los generadores diésel (Exhs. SW-1, en 5-23; SW-6, págs. 12-11, 13-11). La Compañía afirma que el Proyecto no genera requisitos estatales de permisos de aire (RR-EFSB-8, en 3). La compañía declaró que los motores y generadores marinos utilizados estarían certificados por el fabricante para cumplir con los estándares de emisiones de motores marinos aplicables para óxidos de nitrógeno (NOx), dióxido de carbono (CO₂), compuestos orgánicos volátiles (COV) y PM (Exh. SW-1, págs. 5-24). La Compañía también declaró que las emisiones de dióxido de azufre (SO₂) y PM se mitigarían con el uso de combustibles ultra bajos en azufre en cumplimiento con los requisitos de contaminación del aire establecidos por la Organización Marítima Internacional y los estándares de emisiones de la EPA para motores de encendido por compresión marinos, y las Regulaciones del Aire de la Plataforma Continental Exterior ("OCS") de la EPA (40 CFR Parte 55) (Exhs. SW-1, de 5-23 a 5-24; EFSB-A-1). La Compañía señaló que los buques específicos utilizados para el Proyecto se refinarían aún más con BOEM (Exh. SW-1, págs. 5-23).

La Compañía indicó que las embarcaciones operarían a menos de media milla de Fall River, y que esta distancia proporcionará un amortiguador suficiente para evitar impactos a los vecindarios de Fall River (Exh. SW-12, en 11). La información suplementaria confirma que ningún buque estará atracado en el río Fall ni viajará cerca de la costa en el río Fall (Exh. SW-12, en 11). SCW ha ejecutado una opción de arrendamiento con el Centro de Energía Limpia de

Bedford Marine Commerce Terminal ("NBCMT") como base de preparación y despliegue durante la construcción (Exh. EFSB-N-4(S1); Escrito de la empresa, pág. 28).

SCW proporcionó una estimación de las emisiones netas evitadas durante las fases de construcción y operación del proyecto, que se muestra en el cuadro 9 a continuación, incluidos los componentes del proyecto en tierra y en alta mar (Exh. SW-1 en 1-14). Para modelar las emisiones de los buques, la Compañía asumió que los buques operarían las 24 horas del día durante el tiempo máximo previsto establecido en el cronograma de construcción (Exh. SW-11, págs. 2-6). SCW sostiene que el Proyecto está diseñado para producir beneficios ambientales significativos (Exh. SW-6, págs. 5 y 6). La Compañía explicó que el Proyecto eliminaría más de dos millones de toneladas métricas de emisiones de GEI anualmente, equivalentes a más de cinco millones de millas recorridas cada año (vehículo de pasajeros promedio) (Exh. SW-6, págs. 5 y 7).

Tabla 9. Estimación de las emisiones netas evitadas del proyecto SCW

Pollutant	Carbon Dioxide (CO ₂)	Nitrogen Oxides (NO _x)	Sulfur Dioxide (SO ₂)
Annual Avoided Emissions in New England (tons/year)	2,358,509	945	1,235
Avoided Emissions over Project Lifespan in New England (tons)	77,830,809	31,176	40,740

Fuente: Exh. SW-1, en 1-14.

(C) Reabastecimiento de combustible de embarcaciones

El SCW declaró que los buques más pequeños repostarían en el puerto, mientras que los buques de instalación más grandes podrían necesitar reabastecimiento en alta mar (Exh. SW-1, págs. 4-32). La Compañía planea utilizar una barcaza o buque de búnker que cumpla con la Ley Jones para el reabastecimiento de combustible en alta mar (Exh. SW-1, págs. 4-32). Si bien en ciertos casos puede ser necesario reubicar el buque de instalación en un lugar protegido para reabastecerse de combustible, la Compañía indicó que las ubicaciones en alta mar en la bahía de Mount Hope generalmente están protegidas y próximas a las instalaciones portuarias (Exh. SW-1, págs. 4-32). SCW seguirá todas las regulaciones federales, estatales y locales relacionadas con la transferencia, eliminación y vertidos accidentales de productos químicos y petróleo (Exh. SW-1, págs. 4-32).

vi. Derrames Accidentales y Respuesta de Emergencia

La Compañía declaró que los BMP para el reabastecimiento de combustible de los buques y el servicio del equipo estarían en su lugar durante la construcción y el desmantelamiento (Exh. SW-1, págs. 4-32). SCW ha preparado un Plan de Respuesta a Emergencias ("ERP") para evitar y minimizar el riesgo de afectar la columna de agua y los hábitats bentónicos por liberaciones accidentales de petróleo u otros materiales peligrosos (Exh. SW-6, págs. 6 y 8). La Compañía incluirá su Plan de Prevención, Control y Contramedidas para Derrames ("SPCC") en un plan de gestión de la construcción ("CMP") y un plan de respuesta a derrames en su ERP (Exhs. EFSB-W-20; y SW-6, en 6-8, 6-13, 9-3, 13-21, 14-14). La Compañía declaró que espera ensamblar un CMP y completar su(s) ERP(s) como parte del sistema general de gestión de seguridad del Proyecto más cerca del inicio de la fase de construcción para incorporar y reflejar las condiciones actuales del sitio y los últimos planes de diseño de ingeniería (Exh. EFSB-W-20). El contratista o contratistas de construcción que trabajen en el Proyecto deberán presentar planes individuales de respuesta a emergencias para actividades en alta mar y en tierra, antes de la construcción, detallando sus métodos para la contención de petróleo y materiales peligrosos, incluida la respuesta a derrames, la contención, el control, la limpieza y la presentación de informes a las agencias aplicables, según corresponda (Exh. EFSB-W-20).

La Compañía sostiene que los buques del Proyecto seguirían los requisitos de la USCG con respecto al agua de sentina y lastre, y todos los buques del Proyecto cumplirían con los requisitos reglamentarios relacionados con la prevención y el control de descargas y derrames accidentales (Exh. SW-6, Att. M; SW-6, págs. 6 y 8).

Se requeriría que los contratistas de la Compañía cumplieran con todas las regulaciones aplicables para la prevención y control de derrames accidentales, realizaran todas las actividades de una manera que impidiera una liberación al medio ambiente y serían responsables de implementar procedimientos de prevención y respuesta a derrames de petróleo para todo el equipo (Exh. SW-6, págs. 6 a 8). La Compañía indicó que los buques, barcasas y equipos deben llegar libres de fugas y que todas las mangueras y otros componentes hidráulicos o de aceite deben ser inspeccionados para detectar desgaste y fugas (Exh. SW-6, págs. 6 a 8). La Compañía también señaló que los materiales de control de derrames se ubicarían en el sitio (Exh. SW-6, págs. 6 a 8).

vii. Campos magnéticos

Los campos eléctricos y magnéticos ("EMF") se crean en cualquier lugar donde haya un flujo de electricidad (corriente), y su fuerza disminuye a una corta distancia de la fuente. La fuerza de los campos eléctricos depende del voltaje, que es la presión detrás del flujo de electricidad (Exh. SW-1, págs. 5-24). Los campos eléctricos no son un problema para los cables propuestos porque los campos eléctricos que surgen del voltaje estarán protegidos por los materiales del cable (Exh. SW-1, págs. 5-24).

A diferencia de los campos electromagnéticos variables en el tiempo generados por las líneas de transmisión de frecuencia de potencia de corriente alterna ("CA") de 60 hercios ("Hz"), las MF estables (es decir, estáticas) con una frecuencia de 0 Hz son producidas por líneas de transmisión HVDC como los cables de exportación en alta mar (Exh. EFSB-MF-2, en 1). Esta falta de variación en el tiempo es la diferencia clave entre los campos magnéticos de las líneas de transmisión HVDC frente a los campos magnéticos de las líneas de transmisión HVAC, ya que ambos todavía se expresan como densidad de flujo magnético en unidades de gauss (G) o miligauss (mG), tienen intensidades de campo que son proporcionales al tamaño de la corriente en los cables, y tienen intensidades de campo que disminuyen de manera similar con la distancia de los conductores (Exh. EFSB-MF-2, en 1).

Hay una serie de fuentes naturales y antropogénicas comunes de campos electromagnéticos estáticos, incluyendo, en particular, el campo geomagnético de la Tierra (Exh. EFSB-MF-2, en 1). El campo geomagnético estático de la Tierra, que está asociado con el flujo de corriente continua en el núcleo líquido de la Tierra, así como con los elementos metálicos de la corteza, es la mayor fuente de MF de CC para entornos marinos y terrestres (Exh. EFSB-MF-2, en 1). La intensidad del campo geomagnético de fondo en la superficie terrestre varía entre unos 300 mG cerca del ecuador y los valores más altos de ~700 mG cerca de los polos sur y norte (Exh. EFSB-MF-2, en 1). A lo largo de la costa sur de Nueva Inglaterra, el MF de la Tierra tiene una magnitud de aproximadamente 515 a 520 mG (Exh. EFSB-MF-2, en 1).

La compañía modeló MF de corriente máxima para tres configuraciones de los cables de exportación en alta mar, incluido el caso de instalación típico en el que los dos conductores HVDC están agrupados, así como dos escenarios de instalación atípicos del "peor de los casos" (Exh. SW-1, págs. 5-25). Sólo en los dos casos de instalación atípicos (casos 2 y 3 del Cuadro 10) los niveles de ondas hectométricas por encima de los cables de exportación mar adentro difieren apreciablemente del campo geomagnético estable de la Tierra, y sólo a distancias cortas de los

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
cables (Exh. SW-1, págs. 5-25).

Página 149

Tabla 10. Resultados del estudio del campo magnético submarino.

Case		Magnetic Field ^a (milligauss ^b)			
		Max	10 ft	25 ft	50 ft
1	HVDC offshore, bundled, 6.6 ft burial depth. ^c	123	38.7	8.4	2.2
2	HVDC offshore, bundled, on seafloor under a 1.0 ft concrete mattress. ^d	3785	55.7	9.0	2.2
3	HVDC offshore, non-bundled, 164 ft cable separation, 6.6 ft burial depth. ^c	1909	1120	579	360

^a Magnetic field results at maximum and at varying distances from the centerline (or from cable in separated offshore case).

^b Milligauss is a unit of magnetic flux density; however, the generic term "magnetic field" is used throughout this document.

^c Results are reported at the sea floor.

^d Results are reported at the surface of the concrete mattress.

Fuente: Exh. SW-1, en 5-25.

Sin embargo, si bien el enterramiento del cable puede proporcionar una buena protección contra MF, se entiende que

(1) las tormentas (huracanes y norestes) pueden cambiar la profundidad del enterramiento, y (2) hasta el 15 por ciento de los cables pueden ser colocados en el lecho marino y requerir protección secundaria (Exh. SW-14, Carta DMF en 2).

La Compañía sostiene que no se han establecido umbrales regulatorios o pautas para los niveles permitidos de MF en entornos marinos para la transmisión HVDC o HVAC (Exhs. SW-1, en 5-25; SW-6, págs. 8-14). El SCW afirma además que las pruebas actualmente disponibles de informes gubernamentales recientes y exámenes de expertos sobre el estado de la ciencia no respaldan la conclusión de que habría daños a nivel poblacional para las especies marinas debido a la MF asociada con la transmisión submarina HVDC (Exh. SW-1, págs. 5-25). Por ejemplo, la Compañía cita un informe BOEM de 2019⁴⁴ que resume lo que se sabe actualmente sobre los posibles impactos de los campos electromagnéticos en entornos marinos costeros, con un enfoque específico en las especies de peces comerciales o recreativos

⁴⁴ CSA Ciencias Oceánicas Inc.; Exponente. 2019. "Evaluación de los posibles efectos de los campos electromagnéticos en las especies de peces de importancia para la pesca comercial o recreativa en el sur de Nueva Inglaterra". Informe al Departamento del Interior de los Estados Unidos, Oficina de Gestión de Energía Oceánica (BOEM). Estudio OCS BOEM 2019-049, 62p., agosto (Exh. SW-2, Apéndice K, en 7).

importancia en el sur de Nueva Inglaterra (Exh. SW-2, Apéndice K, en 6). Sobre la base de su revisión del estado del conocimiento sobre los posibles impactos relacionados con los campos electromagnéticos en la vida marina, el estudio del BOEM de 2019 concluyó:

"No se espera que la operación de proyectos de energía eólica marina afecte negativamente a los peces comerciales y recreativos dentro del área sur de Nueva Inglaterra. Se prevén efectos insignificantes, si los hay, sobre las especies que viven en el fondo. No se esperan efectos negativos sobre las especies pelágicas [es decir, en las capas superiores del mar abierto] debido a su distancia de los cables eléctricos enterrados en el lecho marino" (Exh. SW-2, Apéndice K, en 6).

Esta conclusión se basa en el creciente número de estudios de investigación recientes publicados por investigadores estadounidenses y europeos, así como en la información disponible de estudios de peces realizados en Europa, donde los cables de exportación submarinos de CA y CC se han operado en entornos costeros durante más de una década (Exh. SW-2, Apéndice K, en 6).

La Compañía sostiene que tanto la agrupación de los conductores, como su enterramiento bajo el lecho marino, servirían para reducir la resistencia de MF en el lecho marino, así como dentro de la columna de agua (Exh. EFSB-MF-7, página 1). Además, el uso de HDD para llevar los cables mar adentro a tierra daría como resultado profundidades de enterramiento de cables más profundas en el lugar de llegada a tierra y una reducción de la intensidad del campo magnético en el aterrizaje (Exhs. EFSB-MF-7, en 1; EFSB-MF-8, en 1). El campo magnético máximo modelado para el caso de instalación de aterrizaje del disco duro a una altura de un metro sobre la superficie del suelo es de 261 mG (Exh. EFSB-MF-8, en 1). Este nivel es menor que el correspondiente nivel de campo magnético máximo modelado de 433 mG para un caso de instalación de banco de conductos subterráneos HVDC de circuito único en tierra y comparable a los niveles de campo magnético máximo modelados correspondientes de 252 y 259 mG para los dos casos de instalación de bancos de conductos subterráneos HVDC de doble circuito en tierra que se modelaron (Exh. EFSB-MF-8, en 1).

b. Impactos adicionales de la llegada a tierra

i. Ruido

La Compañía declaró que la perforación con HDD podría requerir de dos a cuatro meses de perforación mayoritariamente continua, incluso por la noche (Exhs. EFSB-LF-2; SW-14, págs. 3-13). SCW también declaró que el funcionamiento de los equipos de disco duro podría producir

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
niveles de sonido más altos que otros previstos

Página 152

actividades de construcción (RR-EFSB-5(1), en 1). La Compañía declaró que las principales fuentes de ruido para las actividades de HDD serían la plataforma de perforación, los generadores y las bombas (RR-EFSB-5, en 1 a 2, Adjunto). Sin embargo, la Compañía afirma que el Proyecto cumple con las ordenanzas de ruido aplicables y, por lo demás, minimiza el ruido (RR-EFSB-5, en 1).

Para abordar estas fuentes de ruido relacionadas con la construcción, la Compañía declaró que cumpliría con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset, las Regulaciones de Ruido de Calidad del Aire de MassDEP en 310 CMR 7.10 (1).⁴⁵ y BMP para mitigar el ruido (RR-EFSB-5, en 1; RR-EFSB-5(1), en 9-12; Escrito de la Compañía, pág. 116; Resumen de la ciudad, pág. 4).

La Compañía declaró que anticipa que ciertas actividades relacionadas con la construcción (por ejemplo, HDD) serían esfuerzos continuos que ocurrirían durante todo el día y la noche (Exh. SW-6, págs. 13 a 18). La Compañía sostiene que la actividad continua de HDD durante el período de perforación de hasta cuatro meses facilitaría una finalización más rápida de la perforación y, por lo tanto, una duración más corta de los impactos de HDD en los residentes cerca de Brayton Point (Escrito de la Compañía en 166 n.31).

La empresa explicó que su modelado de ruido reflejaba el uso de silenciadores de "grado crítico" en todos los gases de escape de los equipos de construcción de discos duros como mitigación de ruido (RR-EFSB-5(1), en 2; Ej. SW-14, cuadro 8-1, páginas 8-13).⁴⁶ Según el SCW, se predijo que las dos rutas candidatas para tocar tierra producirían niveles máximos de ruido estimados similares (RR-EFSB-5, en 1). La compañía declaró que se espera que el ruido audible producido por la construcción del disco duro en la ubicación de Lee River sea de 58 dBA⁴⁷ o menos en las residencias más cercanas en Swansea, MA, y menos de 50 dBA en Somerset, MA (RR-EFSB-5, en 1). El ruido audible producido por la construcción del disco duro en el

⁴⁵ Las Regulaciones de Calidad del Aire de MassDEP en 310 CMR 7.10, subsecciones (1) y (2), se refieren al uso de equipos emisores de sonido de manera que se reduzca el ruido innecesario. (Exh. SW-11, págs. 7-4).

⁴⁶ La compañía sostiene que un silenciador de grado crítico puede reducir el ruido de los equipos de construcción hasta en aproximadamente 32 dBA (RR-EFSB-5(1)).

⁴⁷ Las mediciones de ruido tomadas son de ponderación A, una red de ponderación estándar internacional integrada en los medidores de nivel de sonido que está diseñada para

aproximarse al rango de frecuencia auditiva de la mayoría de las personas. Los resultados de los decibelios ponderados A se presentan en unidades de dBA (RR-EFSB-5(1), en 5).

Se espera que la ubicación alternativa de Taunton River sea de 58 dBA o menos en las residencias más cercanas en Somerset, MA, y menos de 50 dBA en Swansea, MA (RR-EFSB-5, en 1).⁴⁸

La compañía declaró que tiene la intención de coordinar y consultar con las ciudades de Somerset y Swansea para minimizar el ruido de construcción y las vibraciones de los discos duros a través de las siguientes estrategias (Exh. SW-14, págs. 8-12):

- La Compañía requeriría que el contratista de construcción opere el equipo de construcción de manera que los niveles de ruido relacionados con la construcción cumplan con las secciones aplicables de las Regulaciones de Calidad del Aire de MassDEP en 310 CMR 7.10 (Exhs. SW-11 en 7-3; SOM-10; SOM-8).
- La Compañía minimizaría la cantidad de trabajo realizado fuera de las horas típicas de construcción. La Compañía desarrollaría las horas de construcción de acuerdo con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y las horas de construcción reguladas municipalmente (en la medida de lo posible), y en coordinación con la ciudad (Exh. SW-11 en 7-3).
- La Compañía utilizaría silenciadores de grado crítico para la reducción de ruido en los equipos de construcción utilizados durante las actividades de HDD y de otra manera, según corresponda, reduciendo así los niveles de ruido en los equipos de construcción hasta en 32 dBA (RR-EFSB-5; RR-EFSB-5(1) - véase el Informe actualizado sobre el ruido de la construcción, página 16).
- La Compañía mantendría el equipo de construcción y utilizaría modelos más nuevos en la medida de lo posible para proporcionar el rendimiento más silencioso (Exh. SW-11 en 7-3).
- La Compañía utilizaría envolventes, cuando fuera posible, en equipos de funcionamiento continuo, como compresores y generadores (Exh. SW-11 en 7-3).
- La Compañía apagaría el equipo de construcción cuando no esté en uso y minimizaría los tiempos de inactividad (Exh. SW-11 en 7-3).
- La Compañía mitigaría el impacto de los equipos ruidosos en ubicaciones sensibles mediante el uso de barreras temporales o distancias de amortiguación según sea posible (Exhs. SW-11 en 7-3 a 7-4; SOM-8, página 3).
- La compañía requeriría ubicar las fuentes de ruido continuo, como generadores y compresores, lejos de las propiedades residenciales y tener silenciadores cerrados. SCW también utilizaría generadores de bajo ruido para reducir los impactos del ruido (Exh. SW-11 en 7-4).

⁴⁸

El SCW indicó que las gamas de 50 a 60 dBA son similares al ruido en una oficina

ii. Impactos de los humedales

La Compañía afirma que las rutas del río Lee y el río Taunton son equivalentes con respecto a los bajos impactos en estas áreas de recursos costeros (Exh. SW-1, págs. 5-3). Una delineación de humedales in situ realizada por la Compañía en diciembre de 2021, identificó características costeras como playas de barrera, dunas costeras, orillas costeras, áreas de recursos de humedales, humedales con vegetación limítrofes, costas rocosas y una marisma salada (Exh. SW-1, págs. 5-3). La investigación de campo también identificó un recurso de aguas continentales, la Cuenca Inferior de Abastecimiento, regulado de conformidad con la WPA (Exh. SW-1, en 5-3). La llegada a tierra utilizando la tecnología HDD avanzaría los cables debajo de las características de la costa y las áreas de recursos de humedales costeros, incluido un banco costero blindado de escollera (Exh. SW-14, en 1-3). De acuerdo con la Compañía, la llegada a tierra ocurriría dentro de áreas previamente perturbadas en Brayton Point que son adyacentes y dentro de la carretera perimetral existente (Exh. SW-14, en 1-3). Para la Ruta del Río Lee, la Compañía sostuvo que la ubicación recientemente modificada de la llegada a tierra de los HDD mueve el área de construcción de los HDD en tierra y los TJB asociados fuera de los límites de la LSCSF, evitando la construcción en tierra y la instalación de instalaciones dentro de la LSCSF (Exh. EFSB-CM-1(S2) en 3). Además, la Compañía indicó que el HDD modificado para la Ruta del Río Lee mueve el área de construcción del HDD en tierra fuera de los límites de la jurisdicción histórica de las tierras de marea y reduce los impactos dentro del Área de la Ribera ("RA") de 200 pies a 0.3 acres de la estimación anterior de aproximadamente 0.5 acres (Exh. SW-14, en 1-2 a 1-3). La Compañía indicó que el área de construcción de HDD en tierra de la Ruta del Río Taunton invade ligeramente LSCSF y resultaría en aproximadamente 0.005 acres (236 pies cuadrados) de impacto temporal para LSCSF (Exh. SW-14, en 1-2 a 1-3). Para ambas rutas, la Compañía señaló que no hay estructuras sobre el suelo construidas dentro de LSCSF y, por lo tanto, no hay impactos permanentes en el drenaje pluvial o el control de inundaciones (Exh. SW-6, págs. 6-13).

Las áreas de jurisdicción geográfica del Capítulo 91 sobre el Proyecto SouthCoast Wind 1 incluyen las siguientes: (1) Tierras de marea fluida: se extiende desde la línea media de marea alta hacia el mar tres millas, hasta el límite estatal de jurisdicción territorial; y (2) Tierras de marea llena: dentro de las áreas portuarias designadas, la línea costera media histórica de aguas altas (es decir, antiguas tierras sumergidas, todas las áreas rellenadas) (Exh. SW-6, en 7-1). En consecuencia, la Compañía tiene la intención de obtener una licencia del Capítulo 91 para partes de las operaciones de aterrizaje de HDD y la construcción del banco de conductos subterráneos y

sistema de pozos de registro parcialmente ubicados dentro de áreas designadas como tierras de marea históricamente llenas ubicadas en el lado del río Lee de Brayton Point e instalaciones de cables de exportación en alta mar ubicadas dentro de tierras de marea con flujo jurisdiccional (Exh. SW-6, en 7-1). La Compañía sostuvo que las actividades del Proyecto que ocurren dentro de los 200 pies de RA del río Lee están en gran medida exentas de los estándares de desempeño de RA bajo las regulaciones de WPA en 310 CMR 10.58 (6) (i), específicamente, debido a una Exención del Capítulo 91, que exime a las estructuras y actividades sujetas a una licencia o permiso de vías fluviales del Capítulo 91. o autorizada antes de 1973 por una ley especial, siempre que la estructura o actividad esté sujeta a jurisdicción y obtenga una licencia, permiso o autorización bajo 310 CMR 9.00: Vías navegables (310 CMR 10.58(6)) (Exh. SW-6, en 6-3 y 6-14).

Sin embargo, la Compañía indicó que se ocuparía de la parte del Proyecto que se extiende hasta la RA y que no está sujeta a una licencia o permiso de vías navegables del Capítulo 91 y, por lo tanto, no está exenta de las disposiciones de la RA (Exh. SW-11, págs. 9-19). SCW declaró que tiene la intención de presentar una NOI de acuerdo con la WPA de Massachusetts y sus reglamentos, y de acuerdo con las "disposiciones limitadas del proyecto" en 310 CMR 10.24(7)(a) y (b) ante las Comisiones de Conservación de Somerset y Swansea y MassDEP para las áreas de recursos de humedales regulados aplicables dentro del área del Proyecto (Exh. SW-11, págs. 9-19). Las NOI de WPA incluirían la información necesaria para determinar el cumplimiento del Proyecto con los estándares de desempeño para cada una de las áreas de recursos afectadas. (Exh. SW-11, págs. 9-19).

La Compañía relató que las regulaciones de WPA RA en 310 CMR 10.58 (5) incluyen disposiciones para el "Redesarrollo dentro de áreas ribereñas previamente desarrolladas; Restauración y Mitigación", afirmando que la autoridad emisora (es decir, la comisión de conservación local, MassDEP) puede permitir el trabajo para reconstruir un RA previamente desarrollado, siempre que el trabajo mejore las condiciones existentes (Exh. SW-11, págs. 4 a 10). SCW afirma que se propone mejorar las condiciones existentes mediante la reutilización de aproximadamente 0,5 acres de RA degradada y previamente desarrollada para instalar infraestructura de transmisión eléctrica subterránea, permitiendo así el suministro de 1.200 MW de energía renovable (Exh. SW-11, págs. 4 a 10). El SCW indicó que restauraría las zonas perturbadas a su estado original o a una mejor condición después de su construcción (Prueba documental 1/2). SW-11, págs. 4 a 14). Además, según los comentarios de MassDEP sobre el

ENF, el proyecto se revisaría bajo los requisitos de la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 (Exh. SW-11, págs. 9-19).

iii. Acceso público

La Compañía requeriría una restricción temporal a corto plazo en el acceso a la costa dentro de las áreas de trabajo de construcción inmediatas y el camino del HDD por razones de seguridad (Exh. SW-1, págs. 4 a 26). Sin embargo, la Compañía afirma que no habría impactos a largo plazo en las áreas costeras inmediatas, el acceso público o las actividades relacionadas con embarcaciones a lo largo del área costera (Exh. SW-1, en 4-26), particularmente para la Ruta del Río Lee, ya que el Río Lee tiene pocos usos recreativos (Exh. SW-1, págs. 4-27). La Compañía declaró que la Ruta del Río Lee interfiere menos con el acceso público que la Ruta del Río Taunton, ya que evita los canales dragados de USACE, un muelle activo y la rampa para botes en Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 4-26). La ruta del río Taunton pasa por la playa de Brayton Point y una zona de senderismo adyacente a las residencias (Exh. SW-1, págs. 4-27).

iv. Impactos visuales/lumínicos

El SCW indicó que durante las operaciones de HDD habría dos fuentes principales de impactos visuales en la iluminación: (1) de los buques en alta mar que participaban en las actividades de HDD; y (2) de cualquier iluminación instalada para apoyar la actividad de HDD en tierra (Exhs. SW-6, en 1-53 a 1-56; SW-11, en 7-8; SW-14, págs. 3-17). La iluminación de navegación cumplirá con los requisitos de la USCG para todas las luces de navegación a bordo de los buques (Exhs. SW-11, en 7-8; SW-14, págs. 3-17). La iluminación de trabajo durante la construcción se usaría solo cuando fuera necesario, y la iluminación de la construcción estaría equipada con escudos de luz para evitar que la luz invada las áreas adyacentes (Exhs. SW-11, en 7-8; SW-14, págs. 3-17).

La iluminación de los buques en alta mar y la iluminación de la navegación cumplirían con los requisitos de la USCG (Exh. SW-14, págs. 3-17). La Compañía sostiene que no habría impactos visuales permanentes en el sitio de recalada, ya que todas las instalaciones de transmisión estarían ubicadas bajo tierra (Exh. SW-1, págs. 5-15).

c. Posiciones de las partes

i. Ciudad de Somerset

La ciudad de Somerset afirma que, en general, apoya el proyecto (Town Brief, pág. 1); sin embargo, el Municipio solicita que la Junta de Emplazamiento apruebe el Proyecto sujeto a condiciones, las cuales

abordar una serie de cuestiones integradas de impacto ambiental y de salud pública, marinas y de tierras altas (Town Brief, págs. 1-2). Estas condiciones propuestas, las condiciones adicionales relacionadas con la exención de zonificación, así como las respuestas de la Compañía se analizan en la Sección VIII. Las condiciones propuestas por el Municipio abordan las preocupaciones expresadas por los residentes de la ciudad que hablaron en nombre del Pueblo en el procedimiento (es decir, el Dr. Paul Healy, Kathleen Souza, Patrick McDonald, Nicole McDonald y Nancy Thomas) (Informe del Pueblo en 2-7; Ej. SW-SOM-1). Durante sus testimonios directos presentados previamente, los residentes afirman que el Municipio necesitaba expertos externos independientes para analizar los impactos del Proyecto, el ruido, los materiales peligrosos, el tráfico, la escorrentía de aguas pluviales y aguas residuales, la calidad del aire y los problemas y preocupaciones relacionados con el Proyecto (Exhs. TOS-3; TOS-4; TOS-5; TOS-6; TOS-7).

Por ejemplo, el Dr. Healy declaró en su testimonio que los impactos del proyecto en el medio ambiente y la salud de los residentes de Somerset se informarían más plenamente mediante el uso de un higienista industrial calificado y un profesional del sitio con licencia con experiencia trabajando en un sitio de limpieza de superfondo (Exh. TOS-3, en 4). El Dr. Healy alega que los consultores profesionales independientes son cruciales para evaluar adecuadamente los problemas de desechos peligrosos, ruido y contaminación del agua en el sitio del proyecto, y para proporcionar recomendaciones para mitigar la exposición de los trabajadores, el medio ambiente y los residentes en el área local (Exh. TOS-3, en 4). El Dr. Healy también recomendó que SCW financie a profesionales calificados de la ciudad para supervisar todas las actividades de construcción y pre-construcción que involucren trabajo en o alrededor de áreas contaminadas documentadas en el sitio (Exh. TOS-3, en 4). El Dr. Healy también recomendó que SCW coopere plenamente con los consultores de la ciudad y responda a todas las condiciones razonables y recomendaciones de los consultores de la ciudad (Exh. TOS-3, en 4). Patrick McDonald declaró que se debería poner a disposición del público un análisis detallado e independiente sobre los efectos del flujo continuo de 1.200 MW y hasta 3.600 MW que ingresa a Brayton Point (Exh. TOS-5, en 3).

ii. Respuesta de la empresa

SCW afirma que ha asumido numerosos compromisos con respecto a la minimización de los impactos ambientales (Escrito de respuesta de la compañía, página 4). Según la Compañía, muchos de esos compromisos declarados por SCW en su Escrito son los mismos que los

propuestos por el Municipio en su Escrito (Escrito de Respuesta de la Compañía en 4). La

Compañía afirma que esto demuestra que se ha comprometido con la Ciudad

en relación con el cumplimiento de las condiciones especificadas (Escrito de Respuesta de la Empresa en 4). Cuando hay divergencias entre las condiciones de la Ciudad y los compromisos de la Compañía, la Compañía afirma que confía en que esas divergencias podrían resolverse en un acuerdo mutuamente aceptable (Escrito de Respuesta de la Compañía en 4). Las condiciones de la Ciudad, las condiciones adicionales relacionadas con la exención de zonificación, así como las respuestas de la Compañía se abordan en la sección VIII.D de esta Decisión.

d. Análisis y conclusiones sobre los impactos ambientales marinos y de recalada en tierra

Para las rutas del río Lee y el río Taunton, la Compañía propone instalar el mismo equipo utilizando los mismos métodos de construcción. En muchos casos, los impactos relativos de los recursos marinos y costeros a lo largo de la ruta del río Lee (2,1 millas de longitud, ruta mar adentro en aguas estatales) son proporcionalmente menores que los impactos similares sobre los recursos a lo largo de la ruta del río Taunton (2,4 millas de largo, ruta mar adentro en aguas estatales) ya que la ruta del río Lee es 0,3 millas más corta y, por lo tanto, afecta menos recursos, como se indica en varias secciones a continuación. Por lo tanto, gran parte de la diferencia entre las dos rutas es atribuible a la diferencia de longitudes. De hecho, ambas rutas en aguas estatales son iguales, excepto por la divergencia de las rutas justo al sur de Brayton Point. El análisis y los hallazgos con respecto a ambas rutas en las secciones a continuación también incluyen la variación notada de cada ruta.

i. Recursos Marinos

(A) Lecho marino

El registro muestra que los impactos en el lecho marino (es decir, LUO y LCS) del Proyecto serían impulsados por la preparación del sitio, el entierro de cables mediante arado a chorro y la instalación de pozos de HDD en el entorno submareal cercano a la costa. Dado el trazado 0,3 millas más largo de la ruta del río Taunton en relación con la ruta del río Lee, la primera requeriría un enterramiento adicional del cable y, por lo tanto, una interrupción adicional del fondo marino.

La Compañía mitigaría los impactos del proyecto en el fondo marino en su diseño a través del enrutamiento del cable dentro del OECC para evitar recursos sensibles, proponiendo una estrategia de enterramiento de cable de arado a chorro y entierro profundo del cable para minimizar los impactos a la comunidad biológica bentónica.

La Junta considera que la Ruta del Río Lee y su Variación Observada es preferible a la Ruta del Río Taunton (y su Variación Observada) dado el trazado más corto de la Ruta del Río Lee. Con las medidas de mitigación propuestas por la Compañía, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos del fondo marino relacionados con la construcción de la Ruta del Río Lee se minimizarían.

(B) Calidad del agua marina

El expediente muestra que la instalación de los cables de exportación en alta mar tendría efectos localizados y temporales en la calidad del agua marina, principalmente relacionados con la excavación de zanjas y el dragado en los pozos de HDD, y el arado a chorro. El expediente muestra que los métodos de enterramiento de cables de la Compañía que emplean la fluidización del suelo (es decir, el arado a chorro) minimizarían la perturbación de los sedimentos. El registro también muestra que la longitud más corta de la ruta del río Lee, en relación con la ruta del río Taunton, resulta en menos tendido de cables, por lo tanto, menos fluidización de sedimentos y menor turbidez general y TSS, lo que resulta en impactos reducidos en la calidad del agua.

La Junta considera que la ruta del río Lee es preferible a la ruta del río Taunton dado el menor impacto en la calidad del agua marina. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado los impactos en la calidad del agua marina del Proyecto.

(C) Recursos Biológicos Marinos

(1) Mariscos y organismos bentónicos

El expediente muestra que la Compañía seleccionó métodos de construcción de menor impacto y micro-enrutó los cables dentro del OECC para evitar hábitats complejos en la medida de lo posible. La empresa seleccionó la ruta OECC para minimizar la longitud de los cables necesarios. La Compañía también planea coordinar con los alguaciles municipales de mariscos con respecto a la siembra de mariscos antes de las actividades de construcción, y con el NMFS y el DMF para determinar los niveles apropiados de monitoreo y medidas de mitigación para cualquier pérdida de hábitat para los mariscos debido al dragado asociado con las actividades de HDD en

y el dragado de los pozos de HDD sería temporal, ya que el lecho marino se restauraría mediante procesos naturales de corrientes y mareas. Se espera que el desplazamiento del hábitat bentónico donde ocurriría el tendido de cables sea temporal, y se espera que la recolonización y la recuperación comiencen poco después de que finalice la construcción. Ambas opciones de ruta atraviesan áreas de idoneidad para moluscos mapeadas. La ruta del río Lee atraviesa el hábitat adecuado de Quahog, mientras que la ruta del río Taunton cruza un hábitat adecuado tanto para el Quahog como para la ostra americana.

La Junta considera que la Ruta del Río Lee es preferible a la Ruta del Río Taunton debido a los impactos reducidos sobre los mariscos y los organismos bentónicos. Con la implementación de las medidas de mitigación propuestas por la Compañía, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos sobre los mariscos y los organismos bentónicos relacionados con la construcción de la Ruta del Río Lee se minimizarían.

(2) Peces y Pesquerías

El expediente indica que los pescadores comerciales y recreativos quedarían temporalmente excluidos de la pesca activa dentro de las áreas de construcción y las zonas de seguridad alrededor de las embarcaciones o en tránsito por ellas durante la fase de construcción del Proyecto, lo que resultaría en una pérdida temporal del acceso a las zonas de pesca. El expediente muestra que no se han propuesto nuevas restricciones a la navegación, la pesca o la colocación de artes de pesca fijos o móviles después de la construcción. La Compañía anticipa negociar una ventana estacional para la instalación de los cables de exportación en alta mar dentro de las aguas del estado de Massachusetts durante el período comprendido entre el 15 de enero y el 31 de mayo para evitar un impacto directo en el desove de la platija invernal.

Los impactos de la construcción sobre las especies de peces se mitigarían a través del entierro de cables, el micro-enrutamiento del OECC, la aplicación de HDD en el área cercana a la costa, las restricciones de TOY (para el desove de la platija invernal) y la coordinación de las agencias estatales y federales con respecto a la mitigación de las pesquerías. Los impactos económicos para los pescadores como resultado de los cierres y restricciones de las pesquerías durante la construcción del proyecto se mitigarían mediante la recuperación y reubicación de los aparejos de pesca por parte de la Compañía; establecimiento de un proceso de reembolso de reclamaciones por equipo perdido; la creación de uno o varios fondos para compensar a los pescadores que sufran pérdidas financieras debido al desplazamiento; avisar a los pescadores con

antelación a los marineros durante las operaciones de construcción; y la comunidad pesquera y la coordinación de la empresa. A pesar del monitoreo de peces en el río Sakonnet, el registro no refleja el monitoreo de peces dentro de Massachusetts

aguas estatales, lo que deja en duda una comprensión profunda de la comunidad de peces y los impactos de la pesca del Proyecto a lo largo del tiempo en aguas del estado de Massachusetts.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que consulte con el DMF de Massachusetts con respecto a la necesidad de monitoreo posterior a la construcción de especies de mariscos y peces importantes para las industrias comerciales y recreativas en aguas de Massachusetts en y cerca de los pozos de OECC y HDD en alta mar. Si el DMF solicita el monitoreo de las pesquerías, la Compañía deberá presentar un informe que documente el monitoreo de las pesquerías de Massachusetts al DMF y a la Junta de Emplazamiento 180 días después de la finalización de las actividades de construcción.

La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud.

Dadas las estrategias de mitigación propuestas por la Compañía, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos de los peces y las pesquerías relacionados con la construcción y operación del Proyecto se minimizarían.

(3) Recursos Aviares

El registro muestra que ni la Ruta del Río Lee ni la Ruta del Río Taunton se encuentran dentro de las áreas mapeadas como Hábitat Prioritario y Estimado para las especies de aves incluidas en la lista estatal. La Junta de Emplazamiento señala que los componentes del Proyecto en alta mar que se ubicarán fuera de las aguas del estado de Massachusetts existirán dentro de hábitats migratorios y áreas de alimentación para las especies incluidas en la lista estatal, incluidos los charranes rosados, charranes comunes, charranes mínimos y chorlitejos piping. El registro muestra que las especies de aves marinas pueden ser perturbadas por las actividades de construcción basadas en embarcaciones, con riesgo potencial de colisiones de aves con embarcaciones iluminadas durante la construcción marina en condiciones de baja visibilidad.

Sin embargo, debido a la corta duración de la construcción, no se esperan efectos a nivel poblacional para las aves marinas y costeras.

El expediente muestra que, en la medida de lo posible, la Compañía reduciría el potencial de riesgo de colisión con el uso de protección contra plumas en la iluminación. Además, SCW presentó ante el BOEM un Borrador del Marco de Monitoreo de Aves y Murciélagos después de la Construcción, y los impactos y la mitigación de las aves se abordarían como un componente del proceso de permisos federales del BOEM.

La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud en relación con la Ruta del Río Taunton, lo que resulta en menores impactos de construcción. El emplazamiento

La Junta considera que los impactos aviáres relacionados con la construcción y operación del Proyecto se minimizarían con las estrategias de mitigación de impactos que se describen en este documento.

(4) Especies Marinas Protegidas y Hábitat SSU

El registro muestra que los mamíferos marinos están presentes estacionalmente (es decir, de septiembre a mayo) dentro de

La bahía de Mount Hope incluye la foca común, la foca gris, la foca arpa y la foca encapuchada. No hay hábitat de ballena franca del Atlántico Norte en la OECC dentro de las aguas del estado de Massachusetts; más bien, el OECC en alta mar viaja a través del hábitat central de la ballena franca del Atlántico Norte en aguas federales. El Plan de Monitoreo y Mitigación de Mamíferos Marinos y Tortugas Marinas de SCW describe las medidas que se tomarían para proteger a las ballenas francas del Atlántico Norte, incluido el monitoreo visual y acústico, las zonas de limpieza y el uso de tecnologías avanzadas adicionales durante los períodos de trabajo nocturno u otras condiciones de baja visibilidad. La Compañía implementaría medidas de mitigación del Proyecto diseñadas para reducir o eliminar las colisiones con embarcaciones con especies marinas protegidas, incluidas las OSP para monitorear ballenas, otros mamíferos marinos y tortugas marinas en embarcaciones de construcción activa.

Durante la construcción, estas especies podrían estar expuestas a factores estresantes temporales como el ruido, el aumento del tráfico de embarcaciones y el equipo en el agua, lo que puede resultar en perturbaciones localizadas a corto plazo para los individuos. Los buques de construcción del proyecto permanecerían inmovilizados en el lugar durante períodos de tiempo significativos; y los grandes buques de construcción viajarían hacia y desde el Área del Proyecto a bajas velocidades. La Compañía propuso medidas de mitigación diseñadas para reducir o eliminar las colisiones de embarcaciones con especies marinas.

Además, el registro muestra que las rutas del río Lee y del río Taunton en aguas del estado de Massachusetts se encuentran fuera de los hábitats mapeados de SSU y del hábitat estimado o prioritario para especies raras. SCW continuará las consultas con el NHESP y el DMF de Massachusetts para garantizar que los impactos sobre las especies marinas raras se eviten o mitiguen en la mayor medida posible.

La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud y los correspondientes impactos de construcción más bajos. Además, la Junta de

Emplazamiento considera que los impactos sobre los mamíferos marinos en aguas estatales se han minimizado sobre la base de las estrategias de mitigación de mamíferos marinos propuestas.

(D) Recursos Arqueológicos e Históricos Marinos

Existe un posible sitio histórico marítimo y dos paleo-Accidentes geográficos en el área de OECC identificados como "áreas de evitación". El registro muestra que las posibles áreas de evitación se superponen entre la Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton. El arqueólogo marino calificado de SCW estableció áreas de evitación/zonas de amortiguamiento alrededor de cada recurso cultural sumergido y formas de relieve sumergidas antiguas. La Compañía llevará a cabo estudios adicionales dentro de las áreas identificadas como potencialmente sensibles para la presencia de recursos históricos o arqueológicos previamente desconocidos, según sea necesario. El SCW continuará sus consultas con el BOEM, el BUAR y el MHC para elaborar medidas adecuadas de prevención y mitigación. La compañía también desarrolló un plan de mitigación que describe los pasos necesarios a seguir si no es posible evitarlo, así como un plan de descubrimiento imprevisto si se encuentra un recurso cultural durante la instalación.

La Junta de Emplazamiento considera que las dos rutas son equivalentes con respecto a los recursos arqueológicos e históricos marinos. La Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto ha minimizado y mitigado los impactos a los recursos marinos, arqueológicos y subacuáticos históricos sobre la base de las estrategias de mitigación propuestas. La Junta de Emplazamiento espera que la Compañía continúe las consultas con BOEM, MBUAR y MHC para desarrollar medidas apropiadas de prevención y mitigación con respecto a los recursos arqueológicos e históricos potenciales y descubiertos.

(E) Impactos de buques

(1) Tráfico de buques

Durante la construcción, los pescadores comerciales y recreativos pueden ser excluidos temporalmente de la pesca activa dentro o en tránsito por las áreas de construcción localizadas y las zonas de seguridad. Después de la construcción, el registro muestra que no se anticipan impactos regulares relacionados con el proyecto en el tráfico marítimo. El SCW adoptaría varias medidas para reducir al mínimo y mitigar los impactos temporales relacionados con la construcción en las actividades de navegación y pesca cerca de sus buques (véase supra VI.C.3.a.v.B).

La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud en relación con la Ruta del Río Taunton, lo que resulta en una menor duración de las operaciones de construcción y un menor impacto en el tráfico de embarcaciones en aguas estatales (es decir, evitando los canales dragados del río Taunton y un muelle activo). Se anticipan mayores impactos de embarcaciones con la ruta del río Taunton debido al aumento del tráfico de embarcaciones de referencia a lo largo de esa ruta. Con la implementación de las medidas de mitigación propuestas por la Compañía, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos en el tráfico de embarcaciones se han minimizado.

(2) Emisiones atmosféricas de los buques

Las emisiones en alta mar del proyecto consistirían en las emisiones de los buques de la actividad de tendido de cables en la bahía de Mount Hope. El expediente indica que el proyecto no activaría los requisitos estatales de permisos de aire. El registro muestra que los motores y generadores marinos utilizados durante este Proyecto estarían certificados por el fabricante para cumplir con los estándares de emisiones de motores marinos aplicables. La compañía también utilizaría combustibles de ultra bajo contenido de azufre en cumplimiento con los estándares internacionales y los requisitos federales. Además de estas medidas, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que considere la viabilidad de suministrar electricidad de tierra a barco a los buques mientras están amarrados para minimizar o eliminar la necesidad de motores a bordo para generar energía a partir de combustibles fósiles, y proporcionar electricidad para las operaciones de los buques amarrados cuando sea posible, y que presente informes que indiquen su capacidad para utilizar las operaciones de tierra a barco 30 días antes de la construcción; 180 días después del inicio de la construcción; y 90 días después de la finalización de la construcción.

La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud en relación con la Ruta del Río Taunton y, por lo tanto, las menores emisiones de los buques. Con las acciones de mitigación propuestas por la Compañía, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos de las emisiones de los buques se han minimizado.

(3) Reabastecimiento de combustible de embarcaciones

El registro muestra que los buques más pequeños repostarían en el puerto, mientras que los buques de instalación más grandes pueden requerir reabastecimiento en alta mar. El registro

muestra que SCW seguiría todas las regulaciones federales, estatales y locales relacionadas con la transferencia, eliminación y vertidos accidentales de productos químicos y petróleo. La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud en relación con la

Ruta del río Taunton, lo que resulta en una menor duración de las operaciones de los buques de construcción y menos reabastecimiento de combustible. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado el riesgo durante las operaciones de reabastecimiento de combustible de embarcaciones en función de sus estrategias de mitigación propuestas.

(F) Derrames Accidentales y Respuesta de Emergencia

La Compañía preparó un ERP para evitar y mitigar el riesgo y el impacto de las emisiones accidentales de petróleo y otros materiales peligrosos en la columna de agua, los hábitats bentónicos y las costas. Los contratistas de la Compañía están obligados a cumplir con todas las regulaciones aplicables para la prevención y control de derrames accidentales, realizar todas las actividades de una manera que evite una liberación al medio ambiente y ser responsables de implementar procedimientos de prevención y respuesta a derrames de petróleo para todos los equipos. El expediente también muestra que se requiere que los buques, barcasas y equipos lleguen libres de fugas; todas las mangueras y otros componentes hidráulicos o de aceite inspeccionados para detectar desgaste y fugas; y que los materiales para el control de derrames se ubicarían en el lugar. Los buques del proyecto seguirían los requisitos de la USCG con respecto al agua de sentina y lastre y cumplirían con los requisitos reglamentarios relacionados con la prevención y el control de descargas y derrames accidentales.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que incluya en su ERP final los elementos que se enumeran a continuación: descubrimiento de contaminación imprevista o estructuras que puedan afectar las vías fluviales, derrames de petróleo o materiales peligrosos, componentes dañados del proyecto en alta mar y en tierra que afecten las aguas de Massachusetts o las áreas costeras, y emergencias médicas o de incendio. Como mínimo, el plan deberá incluir los siguientes elementos: (i) acciones de respuesta que se tomarán en caso de derrames o liberaciones de petróleo o materiales peligrosos en el sitio o fuera del sitio; (ii) nombres y números de teléfono de las agencias/funcionarios locales, estatales y federales a los que se contactará en caso de un derrame de petróleo o materiales peligrosos y el requisito de notificar a los representantes de la ciudad dentro de las dos horas de cualquier derrame fuera del sitio o derrame que pueda migrar fuera del sitio; (iii) procedimientos de evacuación para residencias y negocios locales en caso de incendio o liberación importante de vapor; Los procedimientos incluirán, como mínimo, procedimientos de notificación de emergencia y una zona receptora de evacuación; (iv) medidas de prevención y extinción de incendios que incluirán, como mínimo, los procedimientos

y el equipo que se empleará para responder a los incendios en el área de trabajo que puedan ocurrir en el equipo; (v) una preparación para eventos

plan de contingencia para atender posibles eventos naturales u operacionales que puedan ocurrir en la Estación Convertidora. El ERP final se presentará a la Junta de Emplazamiento 30 días antes de la operación.

La Junta de Emplazamiento encuentra una ligera ventaja en la Ruta del Río Lee dada su menor longitud en relación con la Ruta del Río Taunton, y la correspondiente menor duración de las operaciones de los buques de construcción. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha tomado las medidas adecuadas para minimizar la posible ocurrencia e impacto del derrame de petróleo y otras sustancias.

(G) Campos magnéticos (marinos y terrestres)

El registro muestra que los cables de exportación en alta mar emitirían MF. Con el fin de estimar la cantidad de MF de los cables y en el sitio de aterrizaje, la Compañía modeló tres configuraciones de cables de exportación en alta mar, incluido el caso de instalación típico, así como dos escenarios de instalación atípicos, el peor de los casos. Los dos casos de instalación atípicos darían lugar a niveles de ondas hectométricas sensiblemente superiores al campo geomagnético de la Tierra a distancias cortas de los cables.

Comparativamente, el expediente muestra que el escenario de transmisión típico emitiría un campo magnético a niveles bajos que caen dentro del rango del campo geomagnético de la Tierra. El expediente muestra que no existen umbrales reglamentarios ni directrices para los niveles permisibles de ondas hectométricas en entornos marinos para ninguna de las líneas de transmisión. El registro muestra que MF se mitigaría debido a que los cables estaban enterrados y agrupados.

Si bien el enterramiento de cables puede proporcionar una buena protección contra las ondas malignas, se entiende que (1) las tormentas (es decir, huracanes y norestes) pueden cambiar la profundidad del enterramiento, y (2) hasta el 15 por ciento de los cables pueden colocarse en el lecho marino y requerir protección secundaria. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que proporcione un plan de monitoreo posterior a la construcción para los cables de exportación en alta mar en aguas del estado de Massachusetts. El plan de monitoreo debe garantizar que los cables de exportación en alta mar continúen cumpliendo con las profundidades de enterramiento de cables objetivo después de grandes tormentas (huracanes y nor'easters). La Junta Directiva ordena a la Compañía que consulte con el DMF de Massachusetts con respecto a las ubicaciones específicas de monitoreo y el calendario de las actividades de monitoreo. Además, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que realice y presente una

Los cables de exportación HVDC Offshore en un plazo de 90 días a partir del OGF están completamente desarrollados y son capaces de entregar aproximadamente 1.200 MW de energía.

La Junta de Emplazamiento no encuentra una diferencia clara entre las dos rutas candidatas desde la perspectiva de las MF marinas. La Junta de Emplazamiento considera que con estas acciones de mitigación, se han minimizado los impactos de MF de los cables de exportación en el medio marino.

ii. Análisis y hallazgos adicionales de los impactos de la llegada a tierra

(A) Ruido

Para cumplir con los requisitos de ruido locales y estatales, la Compañía debe cumplir con los siguientes requisitos de control de ruido basados en la construcción y la operación:

- Ordenanza de control de ruido de Somerset:

Resumen de la Ordenanza Municipal de Ruido de la Ciudad de Somerset (Exh. EFSB-CM-9):

NOISE ORDINANCE	ALLOWED CONSTRUCTION HOURS, WEEKDAYS	ALLOWED CONSTRUCTION HOURS, WEEKENDS	EXCEPTIONS/DECIBEL LIMITS
Town of Somerset Noise Control Bylaw, Article 34 – ATM 5/17/2021	7 a.m. – 10 p.m.	Construction/maintenance power equipment. Devices and equipment engaged in home construction (including site preparation and restoration), roof installation, building restoration, and- activities and/or demolition shall be permitted for use only between the hours of 7:00 a.m. and 10:00 p.m., on weekdays and the hours of 8:00 am and 10:00 pm on weekends or legal holidays, or as otherwise allowed by a permit issued by the Somerset Board of Health for such activity	Construction-related activity as specified in Section 3A, on days for which "Danger" or "Extreme Danger" heat conditions are forecast by the National Weather Service, may begin before 7:00 a.m., but not before 5:30 a.m.

https://www.townofsomerset.org/sites/g/files/vyhlf3821f/uploads/noise_control_bylaw_atm_5.17.21.pdf

- Regulación del ruido de la calidad del aire de MassDEP (310 CMR 7.10)

El registro muestra que el funcionamiento de los equipos de HDD, principalmente la plataforma de perforación, los generadores y las bombas, podría producir niveles de sonido más altos que otras actividades de construcción anticipadas. El registro muestra que ciertas actividades relacionadas con la construcción tendrían que ser esfuerzos continuos que ocurran durante todo el día y la noche, incluida la perforación de HDD, que podría requerir de dos a cuatro meses de perforación en su mayoría continua. La Compañía sostiene que la continuidad

La actividad de HDD durante el período de perforación de hasta cuatro meses facilita una finalización más rápida de la perforación y, por lo tanto, una duración más corta de los impactos de HDD en los residentes cerca de Brayton Point.

La Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton producirían niveles máximos de ruido estimados similares en las residencias más cercanas con el uso de silenciadores de grado crítico y otras estrategias de mitigación. Específicamente, el ruido audible producido por la construcción de la unidad de disco duro en el lugar donde tocó tierra la ruta del río Lee sería de 58 dBA o menos en las residencias más cercanas en Swansea y menos de 50 dBA en las residencias más cercanas en Somerset. Para abordar estas fuentes de ruido relacionadas con la construcción, la Compañía cumpliría con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y la Regulación de Ruido de la Calidad del Aire de MassDEP, 310 CMR 7.10. Se prevé que el ruido operacional en aguas estatales mar adentro y al tocar tierra sea mínimo. Se prevé que el ruido operacional en aguas estatales mar adentro y al tocar tierra sea mínimo.

La Compañía se ha comprometido a preparar un Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido, que incluirá información y datos que respalden la evaluación de SCW de que cumple con las regulaciones pertinentes e incluye medidas de mitigación utilizadas para mantener el cumplimiento (Informe de la Compañía pág. 117). SCW trabajará con la Junta de Salud de Somerset para demostrar el cumplimiento de la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y solicitará las exenciones temporales que puedan ser necesarias (Informe de la compañía en 117).

Con la excepción de las operaciones continuas como HDD, la Compañía se comprometió a reducir la cantidad de construcción realizada fuera de su horario de construcción típico y a desarrollar las horas de construcción en coordinación con la ciudad de Somerset. La Compañía también mantendrá una página web activa de cronograma de construcción para informar a los residentes, residentes y otras partes interesadas sobre los lugares de construcción, las fechas, las actividades y las medidas de control de tráfico.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que desarrolle un Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido como parte de su CMP, que cumplirá con los estándares aplicables del Reglamento de Ruido de MassDEP en 310 CMR 7.10 y el Estatuto de Control de Ruido de la Ciudad de Somerset, durante la pre-construcción y la construcción, incluidas las actividades de HDD, y la operación del Proyecto. La Compañía deberá proporcionar a la Ciudad y a la Junta su Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido antes de comenzar las actividades de construcción. El

Plan de Evaluación y Mitigación del Ruido debe incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

(i) información y datos que respalden la

La evaluación de la Compañía de que se cumplirán y mantendrán los términos de la Regulación de Ruido de MassDEP y la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset mencionados anteriormente, los recursos y acciones de respuesta para las violaciones o quejas de ruido reportadas, así como cualquier otra información que la Junta de Salud de Somerset pueda requerir razonablemente para garantizar el cumplimiento de las normas aplicables; (ii) la Junta de Salud de Somerset puede realizar las inspecciones y mediciones que sean necesarias para garantizar la exactitud de cualquier informe presentado para determinar el cumplimiento de la Regulación de Ruido de MassDEP y la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset (estas pueden incluir inspecciones en el sitio por parte de un experto en ruido o sonido durante períodos específicos de construcción); y (iii) las medidas de mitigación que se utilizarán para mantener el cumplimiento de los niveles de acción de monitoreo de ruido específicos del sitio. Estos pueden incluir controles de caminos (por ejemplo, cercas perimetrales, mantas de atenuación de ruido) y dispositivos de control de ruido como silenciadores, cubiertas y herramientas alternativas, que se revisarán en consulta con la Junta de Salud de la Ciudad o su designado.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que limite las horas de construcción para las partes en tierra y de aterrizaje del Proyecto a 7:00 a.m. a 7:00 p.m. de lunes a viernes y de 9:00 a.m. a 7:00 p.m. los sábados, sin construcción los domingos o días festivos estatales o federales legales, a menos que sea necesario desde el punto de vista operativo para operaciones continuas (es decir, HDD) o una emergencia. Los trabajos que requieran una duración continua más larga de lo que permiten las horas normales de construcción, como las operaciones de HDD, estarán exentos de este requisito con 48 horas de anticipación a las ciudades de Somerset y Swansea y a la ciudad de Fall River y se publicarán en el sitio web de la Compañía, excepto en circunstancias de emergencia. En caso de que la Compañía necesite extender el trabajo de construcción más allá de esas horas y días, con la excepción de circunstancias de emergencia en un día determinado que requieran horarios extendidos, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que solicite un permiso previo por escrito de la Ciudad de Somerset antes de comenzar el trabajo y que proporcione a la Junta de Emplazamiento una copia de dicho permiso. Si la Compañía y los funcionarios municipales no pueden llegar a un acuerdo sobre si se deben realizar dichas horas o días de construcción extendidos, la Compañía puede solicitar autorización previa de la Junta de Emplazamiento y proporcionará a las ciudades de Somerset y Swansea y a la ciudad de Fall River una copia de dicha solicitud y autorización.

Debido a que las dos rutas candidatas para tocar tierra producirían niveles de ruido máximos

estimados similares, incluso en las residencias más cercanas, la Junta de Emplazamiento considera que las rutas son equivalentes a partir de un ruido

perspectiva. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos acústicos de la construcción del Proyecto.

(B) Humedales

El registro muestra que, independientemente de la ruta candidata elegida para tocar tierra, el HDD se emplearía para evitar impactos en áreas de recursos costeros como Barrier Beach, Coastal Beach, Bank y Dune, así como para mitigar los impactos en la tierra bajo el océano. La ruta del río Lee y la ruta del río Taunton requerirían la instalación de infraestructura terrestre (es decir, TJB con pozos de registro) en los respectivos sitios de llegada a tierra donde los cables de exportación en alta mar pasarían a ser cables terrestres. El SCW propone ubicar la infraestructura en las tierras altas a una distancia significativa de la línea media actual de aguas altas. El registro muestra que el sitio de aterrizaje de la ruta del río Taunton perturbaría temporalmente 0.4 acres de LSCSF. Sin embargo, el expediente muestra que al instalar el TJB y el banco de conductos subterráneos, el Proyecto no desplazaría el volumen de inundación ni interferiría con los estándares de desempeño de LSCSF. Para la Ruta del Río Lee, el registro muestra que la ubicación de aterrizaje de HDD recientemente modificada mueve el área de construcción de HDD en tierra y los TJB asociados fuera de los límites de la LSCSF, y mueve el área de construcción de HDD en tierra fuera de los límites de la jurisdicción histórica de las tierras de marea, reduciendo los impactos dentro del Área de Frente al Río (RA) de 200 pies a 0.3 acres.

La Junta de Emplazamiento considera que la recalada de la Ruta del Río Lee es superior a la recalada de la Ruta del Río Taunton en la medida en que no afecta a LSCSF de forma permanente o temporal. La Junta de Emplazamiento considera que el uso de métodos de construcción de HDD para la deslocalización de los cables de exportación submarinos da como resultado la minimización y mitigación de los impactos en los humedales, el área frente al río, LSCSF y las características de la costa.

(C) Acceso público

Durante la instalación del cable, el registro muestra que requeriría una restricción temporal a corto plazo en el acceso a la costa dentro de las áreas de trabajo de construcción inmediatas y la ruta del disco duro por razones de seguridad. El registro muestra que no hay impactos a largo plazo en las áreas costeras inmediatas, el acceso público, los propietarios locales o las actividades relacionadas con embarcaciones a lo largo del área costera.

particularmente para la ruta del río Lee, ya que el río Lee tiene pocos usos recreativos. El registro muestra que la ruta del río Taunton, que atraviesa la desembocadura del río Taunton, es una vía fluvial muy transitada y pasa por la playa de Brayton Point y una zona para caminar adyacente a las residencias.

La Ruta del Río Lee exhibe un uso y actividad pública sustancialmente menos dependiente del agua que la Ruta del Río Taunton y, por lo tanto, es superior. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía minimizaría los impactos en el acceso público al sitio del Proyecto al limitar el acceso solo durante la construcción.

(D) Visual/Ligero

Durante las operaciones de HDD, habría dos fuentes principales de impactos visuales en la iluminación:

(1) de buques en alta mar dedicados a las actividades de HDD; y (2) de cualquier instalación de iluminación para respaldar la actividad de HDD en tierra. Durante las operaciones de la instalación no habría impactos visuales permanentes en ninguno de los sitios de recalada, ya que todas las instalaciones de transmisión estarían ubicadas bajo tierra. La Compañía utilizaría BMP para mitigar los impactos de iluminación en los residentes vecinos debido a sus actividades de construcción de tierras. El registro muestra que la iluminación de trabajo durante la construcción se usaría solo cuando fuera necesario, y la iluminación de la construcción estaría equipada con escudos de luz para evitar que la luz invadiera las áreas adyacentes. El expediente también muestra que la iluminación de los buques en alta mar y la iluminación de la navegación cumplirían con los requisitos de la USCG.

Con respecto a la iluminación de la llegada a tierra y los impactos visuales, la Junta de Emplazamiento considera que las dos rutas son equivalentes. Con estas acciones, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos visuales y de iluminación.

e. Conclusión sobre los impactos ambientales de los cables de exportación y la llegada a tierra

Si bien es inevitable cierto grado de impactos durante la construcción, la Compañía ha proporcionado un análisis exhaustivo de dichos impactos, los ha evitado o minimizado cuando ha sido posible y ha asumido compromisos significativos para la protección y preservación del medio ambiente costero y marino. La Compañía también ha identificado y colaborado con los grupos de

interés que dependen del medio marino en el ámbito de la OECC para actividades recreativas o comerciales y ha trabajado

para minimizar las interrupciones o los impactos adversos de estos usos críticos. El expediente demuestra que la Compañía ha abordado las preocupaciones del público sobre los impactos del fondo marino, los recursos biológicos marinos y los hábitats, incluidas las ballenas, los recursos arqueológicos e históricos marinos, y los problemas de tráfico de embarcaciones y reabastecimiento de combustible de las actividades de construcción marina, y ha desarrollado planes para mitigar adecuadamente estos impactos.

Observamos que la Junta de Emplazamiento es una de las muchas agencias locales, estatales y federales que tienen responsabilidades jurisdiccionales sobre los componentes costa afuera y de aterrizaje del Proyecto. La Junta de Emplazamiento ha encontrado que la Ruta del Río Lee es superior en la gran mayoría de los temas discutidos con respecto a los Cables de Exportación Offshore y la llegada a tierra. La siguiente sección contiene la evaluación de la parte terrestre de la Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton.

D. Impactos en tierra

1. Impactos en la interconexión de cables y redes terrestres

a. Construcción de interconexión de red y cable terrestre

Desde que tocó tierra, los cables terrestres se extenderían aproximadamente 0.6 millas a lo largo de la ruta del río Lee (para la ruta preferida de la compañía) y 0.4 millas a lo largo de la ruta del río Taunton (para la ruta alternativa notada) hasta la estación convertidora (Exh. SW-1, en 1-8, 3-5, 3-6). Los cables terrestres entrarían en el sitio de la estación convertidora desde el oeste o desde la esquina sureste; la interconexión de red de 0.2 millas saldría del sitio de la estación convertidora desde la esquina sureste conectándose al POI de la subestación de la red nacional y al sistema de transmisión regional (Exh. SW-1, en 1-10; 3-11). El equipo y la construcción del cable terrestre son los mismos para ambas rutas, y la construcción para GI es la misma que la de los cables terrestres.

SCW estimó que la construcción del cable terrestre y el equipo relacionado requerirá aproximadamente 36 meses, y que la interconexión de la red se producirá dentro de ese plazo aproximado (Exh. SW-11, en 1-19). SCW declaró que el horario típico de construcción sería de 7:00 a.m. a 7:00 p.m. los días laborables y de 9:00 a.m. a 7:00 p.m. los sábados y feriados legales, en cumplimiento de la ordenanza de la ciudad de Somerset (Exh. EFSB-CM-9, página 1). La Compañía se coordinará con la ciudad de Somerset para establecer el cronograma de

así como buscar la aprobación cuando el trabajo ocurra fuera de estas horas (Exh. EFSB-CM-9, página 2). En ciertos lugares, la Compañía puede proponer trabajo nocturno para permitir la construcción en áreas con congestión de tráfico en el sitio u otros proyectos de construcción en curso (Exhs. EFSB-CM-9, en 2; SW-6, págs. 13 a 18). La Compañía afirma que algunas actividades relacionadas con la construcción tendrían que ser esfuerzos continuos que ocurran durante todo el día y la noche. SCW indicó que cumplirá con los medios y métodos estándar de la industria típicos de los proyectos de infraestructura de transmisión subterránea (Exh. SW-6, en 13-2). La construcción de los cables terrestres consiste en la construcción de un sistema de banco de conductos desde el TJB hasta la estación convertidora (Exh. SW-6, págs. 13 a 10). La Compañía sostiene que el equipo utilizado sería típico para cualquier instalación de zanjas a cielo abierto de alto voltaje, incluidas excavadoras, cargadores frontales, camiones volquete, camiones de concreto, minicargadores, remolques de plataforma, sistemas de apuntalamiento, máquinas acolchadoras, equipos de compactación y cajas de zanjas (Exh. SW-6, págs. 13 a 10). El equipo típico utilizado para la instalación de cables incluye un cabrestante, un carro de carrete de cable, camiones de caja, herramientas de empalme y terminación, y otras herramientas misceláneas (Exhs. SW-1, en 5-55; SW-6, págs. 13 a 10).

El proyecto incluye la instalación de conductos que pueden acomodar dos cables de alimentación de exportación HVDC y el cableado de comunicaciones asociado en una sola zanja. (Exh. SW-1, en 5-54), y dimensionado para incluir la Variación Observada para uso futuro (Exh. SW-1, en 1-1). El cable de comunicaciones dedicado puede instalarse dentro del mismo orificio que un cable de alimentación, probablemente dentro de un conducto separado (Exh. SW-6, págs. 13-9).

La Compañía instalaría los cables terrestres a través de zanjas a cielo abierto para acomodar un banco de conductos de concreto enterrado y bóvedas de empalme asociadas (Exh. SW-1, en 1-17). La Compañía señaló que los conductos subterráneos pueden instalarse enterrándolos directamente sin revestimiento de concreto, cuando sea conveniente (Exh. SW-6, págs. 13 a 10). La construcción civil general y el trabajo en el sitio incluirían la preparación del sitio, la limpieza y nivelación, la excavación de zanjas de cables, bancos de conductos y bóvedas de empalme, y actividades de restauración (Exhs. SW-1, en 5-54 a 5-56, SW-6, en 1-13). Las actividades de instalación eléctrica incluirían la instalación de cables y el empalme/unión de cables (Exhs. SW-1, en 5-54 a 5-56, SW-6, en 1-13). La Compañía uniría cables de

comunicaciones de fibra óptica dentro de los orificios de comunicaciones, con sus propias

cubiertas de acceso, instaladas adyacentes a las bóvedas de empalme (Exhs. SW-1,

en 5-54; SW-6, en 1-14).

La Compañía estimó que se espera que la construcción de los bancos de conductos progrese a un ritmo de 50 a 100 pies por día, y que la tasa de progreso dependerá de una variedad de factores, incluida la densidad de los servicios públicos subterráneos existentes (Exhs. SW-1, en 5-55; SW-6 en 1-14). La excavación de zanjas tendría aproximadamente 5.0 a 6.0 pies de ancho con el uso de cajas de zanjas para apuntalar la excavación y proporcionar seguridad a los trabajadores (Exh. SW-6, en 1-14). La Compañía sostuvo que la profundidad de excavación objetivo sería de aproximadamente 7.0 pies (2.1 metros) de profundidad, pero podría ser más profunda dependiendo de los resultados de la encuesta y los posibles cruces de servicios públicos (Exh. SW-6, en 1-14). En cada ubicación que requiera el empalme de los cables terrestres, la Compañía instalaría dos bóvedas de empalme y dos orificios de comunicación para acomodar la Variación Observada (Exhs. SW-1, en 5-54; SW-6, págs. 1-14). El espaciamiento aproximado de las bóvedas de empalme sería cada 0,2 a 0,4 millas (Exh. SW-6, en 1-14).

Según la Compañía, las líneas de transmisión terrestres de Interconexión a la Red transmitirían la energía convertida desde la Estación Convertidora HVDC al POI en la subestación existente de 345 kV de Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 4-12). Estas líneas tendrían un voltaje nominal de 345 kV HVAC con una longitud de 0.2 millas y estarían enterradas a una profundidad de cobertura (debajo de la superficie del suelo hasta la parte superior del banco de conductos) de 3 pies (profundidad objetivo) y un rango de enterramiento de 2.0 a 15.0 pies (Exh. SW-1, págs. 1-8). Las metodologías de construcción para las líneas de transmisión de HVAC serían sustancialmente similares a las metodologías utilizadas para los cables terrestres a la estación convertidora de HVDC (Informe de la compañía en 188). La secuencia general de las actividades de construcción de los cables terrestres se enumera en la Tabla 11 a continuación.

Tabla 11. Secuencia típica de construcción de cables terrestres e interconexión a la red.

Construction Activity	Construction Summary
Civil Construction/Site Work	
Site Preparation	Site preparation involves the surveying and staking the onshore export cable corridor alignments, implementation of the specified traffic control measures required to perform the work, and soil erosion control methods to prevent runoff into the existing infrastructure. This stage of construction will also include identification of any existing underground utilities along the proposed alignment.
Clearing and Grading	The work area for the cable route will be cleared of vegetation, and temporary environmental erosion controls such as swales and erosion control socks will be installed in accordance with Best Management Practices. These controls will be maintained until the site is restored and stabilized. Portions of the work area may also require grading.
Vault and Duct Bank Installation	The conduits will be encased in an approved concrete duct bank design installed via open trench for the majority of the Project. Once excavated, the open trench will be supported by a shoring system, if necessary. The conduits will be arranged per the design drawings and held in place using conduit spacers to allow the concrete to be poured and set between each duct without allowing the formation of any air pockets or voids. Once the concrete has been poured, it will be allowed to set up to a specific strength before the trench is backfilled. This operation will be repeated until all conduit and concrete has been installed to the specified jointing locations (e.g., manholes, termination structures). At the completion of the installation, all conduits will be proofed and mandrel ^a to verify continuity of the raceway for cable installation.
Restoration Activities	Once the duct bank has been installed, restoration as required by the governing authority will be completed. For roadway installations, this will include the installation of the road subbase and base layers followed by the surface layer (i.e., concrete or asphalt). For installations outside of roadways, restoration typically involves backfilling to the original grade elevation and hydroseeding to prevent soil erosion.
Electrical Installation	
Cable Installation	Upon completion of the proofing and mandrel of the conduits, cable pulling operations can begin. The cable will be pulled through the duct bank to the vault and/or terminal structure and is cut leaving a sufficient amount of slack to perform the jointing operations. Once pulling has been completed, the cables will be tested for jacket integrity to ensure no damage incurred during pulling. The cables will then be sealed to prevent moisture ingress until splicing/jointing operations can be performed.
Cable Splicing/Jointing	Cable jointing refers to the splicing and/or terminating of the cables. Splicing and terminating is performed once all the cables for the specific section have been successfully pulled into the jointing bay/vault or termination structure. Once splicing and terminating is complete, the cables and accessories will be secured to the associated racking systems with the use of cable clamps. This mitigates lateral movements experienced by the cable during operation.

Notes:

^a Mandrels are used to test the integrity of the conduit runs and remove small amounts of debris.

Fuente: Exh. SW-6, en 1-13.

La Compañía sostuvo además que todas las actividades de diseño, construcción y operación estarían de acuerdo con los estándares gubernamentales y de la industria aplicables, como el

El Código de Massachusetts para la Instalación y Mantenimiento de Líneas de Transmisión Eléctrica (220 CMR §§125.00 *et seq.*) y el Código Nacional de Seguridad Eléctrica (Exh. SW-1, en 5-61).

b. Impactos ambientales de la interconexión de redes y cables terrestres

i. Calidad del aire

La Compañía afirma que durante las actividades de construcción, la calidad del aire en el área de Somerset no se vería afectada significativamente (Exh. SW-6, en 12-11). Los impactos del proyecto asociados con la construcción en tierra incluyen las emisiones de los vehículos de construcción, las emisiones de los equipos de construcción y la generación de polvo fugitivo durante la construcción (Exh. SW-6, págs. 13 a 11). Las emisiones atmosféricas durante la fase de construcción del proyecto propuesto se verían influenciadas principalmente por la combustión del combustible de los motores y equipos auxiliares (Exh. SW-6, págs. 13 a 11). La Compañía declaró que las emisiones relacionadas con la construcción serían impactos temporales y localizados en áreas directamente adyacentes a la construcción activa (Exh. SW-6, págs. 12-11, 13-11). Según la Compañía, las principales fuentes de emisiones atmosféricas en tierra serían los equipos de construcción estacionarios, incluidas las grúas, los vehículos de transporte en carretera y fuera de carretera y los generadores (Exh. SW-6, págs. 12 y 11). Las emisiones fugitivas de partículas de polvo serían proporcionales al tamaño de la zona de construcción y al nivel de las actividades de construcción (Exh. SW-6, págs. 13 y 12). Sin embargo, se alienta a la Compañía a adoptar medidas para reducir los impactos en la calidad del aire de los vehículos de construcción, y a comprometerse a utilizar vehículos con controles de emisiones efectivos para toda la construcción en el sitio en un esfuerzo por minimizar las emisiones de los vehículos de construcción (Exh. SW-10, pág. 33).

Durante la construcción, SCW mitigaría las emisiones atmosféricas cumpliendo con la Ley Anti-Ralentí de Massachusetts (para limitar los tiempos de ralentí de los vehículos) y el Programa de Modernización de Diésel de MassDEP (Exh. SW-6, págs. 12-9 y 12-11). SCW también llevaría a cabo la construcción de acuerdo con las secciones aplicables de las Regulaciones de Control de la Contaminación del Aire de MassDEP, 310 CMR 7.00, incluido el uso de combustible diesel de azufre ultra bajo para equipos impulsados por diésel (Exh. SW-6, págs. 13 a 11 y 13 a 17). SCW también implementaría BMP de construcción para suprimir las emisiones de polvo fugitivo, esparciendo mantillo de madera o paja, usando camiones cisterna para

rociar el suelo y cubriendo las existencias de suelo (Exh. SW-6, en 12-11; 13-11 a 13-12). Una vez finalizada la construcción, la empresa estabilizaría y revegetaría los suelos y repavimentaría el asfalto (Exh. SW-6, págs. 13 y 12).

ii. Ruido

En su Informe de Ruido de Construcción y en su Informe de Ruido Operativo, SCW analizó el ruido de la construcción de las instalaciones de transmisión en Brayton Point para garantizar que la instalación y las operaciones cumplan con las ordenanzas de ruido aplicables (RR-EFSB-5 en 1; Ej. SOM-8(1)).

Según SCW, los impactos acústicos de las actividades de construcción dependen del equipo de construcción utilizado para cada fase de la construcción y de la actividad de construcción específica (RR-EFSB-5(1) en 12). La Compañía declaró que la construcción de la Estación Convertidora y los Cables Terrestres a lo largo de la Ruta del Río Lee sería aproximadamente a 1,200 pies de la residencia más cercana (Exh. RR-EFSB-5, en 1). Si se elige la ruta alternativa del río Taunton, entonces la distancia desde la construcción en tierra hasta la residencia más cercana disminuiría a aproximadamente 1,000 pies, aumentando así los niveles de sonido estimados en las residencias más cercanas para esa Ruta en un estimado de 1.5 dBA (Exh. RR-EFSB-5(1), página 8).

La actividad, el equipo y los niveles sonoros específicos se describen en el Informe de ruido de la construcción, con niveles de ruido de construcción que oscilan entre 70 dBA y 98 dBA a 50 pies de la actividad de construcción para una sola pieza de equipo (RR-EFSB-5(1) a 12 a 13). Los niveles sonoros combinados estimados de las actividades serían de 86 dBA a 98 dBA (RR-EFSB-5(1) a 12 a 13).

Para hacer frente a estas fuentes de ruido relacionadas con la construcción, la empresa declaró que cumpliría con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y la Regulación de Ruido de MassDEP a 310 CMR 7.10 (1), y BMP para mitigar el ruido (RR-EFSB-5, en 1; RR-EFSB-5(1), en 9-12; Escrito de la Compañía, pág. 116; Resumen de la ciudad, pág. 4).

El SCW emplearía medidas para reducir el ruido de la construcción, incluyendo barreras acústicas temporales, cerramientos amortiguadores y silenciadores de equipos (RR-EFSB-5(1), en 14). SCW cumpliría con la Ordenanza de Ruido de Somerset y utilizaría BMP para mitigar el ruido (RR-EFSB-5(1), en 14, 21; Ej. SOM-8). SCW reduciría la cantidad de construcción realizada fuera de su horario habitual de construcción y desarrollaría horas de construcción de acuerdo con la ordenanza de ruido de Somerset (Exh. SW-6, págs. 15-22). En ciertos lugares, la Compañía puede proponer trabajo nocturno para permitir la construcción en áreas con otros

proyectos de construcción en curso (Exh. SW-6, págs. 13 a 18). SCW también mantendría una página web activa sobre el cronograma de construcción para informar a los residentes, residentes y

otras partes interesadas en los lugares, fechas, actividades y medidas de control del tráfico de la construcción (Exh. SW-11, págs. 7-4).

iii. Tráfico

La mano de obra de la construcción provendrá de varios lugares de Rhode Island y Massachusetts (Exh. SW-6, Apéndice E, página 5). Todas las carreteras públicas principales (p. ej., I-195, SR 6, CR 103) que conducen a la carretera de acceso al Proyecto, Brayton Point Rd., se espera que estén disponibles para su uso (Exh. SW-6, Apéndice E, página 5). Es probable que el volumen diario de vehículos se divida entre estas diversas carreteras hasta que lleguen a Brayton Point Rd, momento en el que todos los vehículos tendrían que viajar por esta carretera para llegar al sitio (Exh. SW-6, Apéndice E, página 5).

Según SCW, el proyecto no requeriría un permiso de acceso de MassDOT, sin embargo, SCW espera consultar con MassDOT para confirmar esa evaluación (Exh. EFSB-T-3, en 1). SCW preparó un Informe de Análisis de Tráfico para evaluar los posibles impactos del tráfico durante el período de construcción (Exh. SW-6, Att. E). El Informe de Análisis de Tráfico presentó las rutas probables relacionadas con la construcción, la duración estimada de las actividades de construcción y el número estimado de viajes en vehículo para obtener equipos, entregas y trabajadores asociados con la actividad de construcción (Exh. SW-6, Att. E). El Informe de Análisis de Tráfico estimó que 60 vehículos adicionales por día viajan al sitio de Brayton Point durante la construcción, en comparación con los 800 vehículos actuales por día que viajan por Brayton Point Road (Exhs. SW-11, en 7-5, y SW-6, Att. E, en 6). La Compañía sostiene que el aumento estimado del Proyecto en los viajes de vehículos (7.5 por ciento) tendría un impacto menor en el tráfico local (Exh. SW-11, con marca de 7-5; RR-EFSB-40). Una vez que el Proyecto esté en funcionamiento, y con una Estación Convertidora no tripulada, el personal estaría en el lugar para inspecciones periódicas, mantenimiento y reparaciones (Exh. SW-11, en 6-2). Por lo tanto, la Compañía declaró que no habría un impacto perceptible en el tráfico una vez que el Proyecto esté operativo (Exh. SW-11, en 6-2).

SCW utilizaría varios métodos de divulgación pública antes y durante la construcción para mantener informados a los residentes, a los residentes y a otros interesados y funcionarios sobre los cronogramas de construcción del proyecto y otra información sobre la gestión del tráfico

(Exh. SW-11, en 7-5). SCW declaró que desarrollaría e implementaría un Plan de Gestión del Tráfico ("TMP") (o Plan de Control del Tráfico) en cooperación con la ciudad de Somerset para minimizar las interrupciones a la comunidad en las cercanías

de las actividades de construcción e instalación que afectan el tráfico en Brayton Point Road, especialmente a lo largo de la ruta del cable terrestre (Exh. SW-11, Cuadro 8-1, págs. 8-10 a 8-11). SCW también coordinará las medidas de gestión del tráfico con el Municipio, el propietario y los inquilinos de Brayton Point, y el Departamento de Transporte de Massachusetts, según corresponda (Exh. SW-11, en 7-5). SCW también tiene la intención de trabajar con el Departamento de Policía de Somerset y otros departamentos de respuesta a emergencias para desarrollar planes de tráfico para cada fase de la construcción como parte de su Plan de Alcance Comunitario de la Construcción (Exhs. SW-1, en 1-21; SW-11, con marca de 7-5; SW-6, págs. 13 a 18). La Compañía finalizará el TMP antes de la construcción, pero después de que la Compañía haya definido más claramente sus actividades de construcción y los impactos de tráfico asociados (Exh. EFSB-T-9, en 1). La Compañía también señaló que coordinaría la entrega de un estimado de 830 cargas de gran tamaño, miembros de acero y concreto con la Ciudad, el Departamento de Policía y MassDOT (Exhs. SW1, en 5-12; EFSB-T-7, en 1). SCW mantendría la seguridad de los peatones y automovilistas, organizaría los detalles policiales, mantendría el acceso para los residentes y las empresas, aseguraría el almacenamiento en el sitio para reducir los viajes fuera del sitio, coordinaría el cronograma de construcción y el acceso al sitio con los inquilinos y propietarios de tierras de Brayton Point, y mantendría monitores ambientales para garantizar el cumplimiento del TMP (Exh. SW-11, en 7-5).

iv. Iluminación

SCW declaró que tomaría medidas y utilizaría BMP para mitigar los impactos de iluminación en los residentes vecinos de sus actividades de construcción de cables terrestres, incluidas, y cuando sea posible, a través de luces de protección (Exh. SW-11, págs. 7 y 8). Además, la Compañía señaló que la iluminación de trabajo durante las actividades de construcción y mantenimiento se utilizaría solo cuando fuera necesario (Exh. SW-11, págs. 7 y 8). Durante la operación, la Compañía indicó que no habría impactos visuales permanentes a lo largo de la ruta de los cables terrestres, ya que todas las instalaciones de transmisión se ubicarían bajo tierra (Exh. SW-1, págs. 5-15).

v. Residuos peligrosos

SCW declaró que diseñó y ubicó las instalaciones del Proyecto, incluidas las dos rutas de transmisión, para evitar las áreas reguladas por MassDEP, como las áreas de limitación de actividad

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68

y uso ("AUL") y las celdas de vertedero de desechos sólidos (Exh. SW-11, en 9-4).

Página 201

Específicamente, las instalaciones en tierra del Proyecto

no estar dentro de las proximidades de la antigua área de generadores AUL identificada por los números de seguimiento de versiones ("RTN") 4-158, 4-13687 y 4-18750 (Exh. SW-11, en 9-4). Sin embargo, la Compañía declaró que muchas de las actividades de construcción planificadas requerirían excavación y construcción en las proximidades del Área AUL de la Celda 1A identificada por RTN 4-0013169 (Exh. SW-11, en 9-4).

En consecuencia, la Compañía declaró que planea desarrollar un Plan de Manejo de Suelos, aunque no son aplicables un Plan de Remediación y un Plan de Muestreo de Pozos Centrales (Exh. SW-11, en 9-4). La Compañía indicó que planea discutir el manejo de material potencialmente contaminado con MassDEP, pero no anticipa tener que llevar a cabo ninguna actividad de remediación (Exhs. SW-11, en 9-4). Una Evaluación Ambiental del Sitio ("ESA") de Fase II no encontró nuevas condiciones notificables sobre la base de pruebas y análisis de suelos y aguas subterráneas (RR-EFSB-32(2), en 8; Escrito de la Compañía, pág. 182).

La Compañía declaró que cualquier Plan de Medida de Reducción Relacionado con los Servicios Públicos ("URAM") preparado por SCW abordaría el material contaminante excavado/perturbado relacionado con la construcción (Exh. SW-11, págs. 9-5). La Compañía anticipa la gestión de su material contaminado excavado y perturbado relacionado con la construcción de conformidad con las disposiciones aplicables del Plan de Contingencia de Massachusetts ("MCP"), 310 CMR 40.0045(5), las Regulaciones de Residuos Sólidos y BMP de conformidad con 310 CMR 40.0460 (Exh. SW-11, págs. 9-5). SCW indicó que contrataría a un Profesional de Sitio Autorizado según lo requirieran las condiciones encontradas a lo largo de la alineación del Proyecto para determinar si se requiere notificación al MassDEP de conformidad con el Plan de Contingencia de Massachusetts (MCP)1 y las regulaciones del Capítulo 21E MCP y las regulaciones del Capítulo 21E y, si es necesario, para emitir opiniones apropiadas para el manejo de materiales regulados bajo las regulaciones de desechos sólidos o bajo un URAM (Exh. EFSB-CM-23).

SCW declaró que ha asumido múltiples compromisos para abordar las preocupaciones expresadas por el Municipio de Somerset, incluido el compromiso de compartir con el Pueblo una copia del CMP del Proyecto, que abordará las preocupaciones con respecto a los materiales peligrosos existentes en Brayton Point, incluida la gestión de los suelos excavados y el polvo (Exhs. SOM-10(S1); EFSB-W-20; RR- EFSB-36). La Compañía sostiene que el CMP tendría en cuenta las consideraciones técnicas, ambientales, regulatorias (por ejemplo, requisitos de permisos) y de las partes interesadas, y se actualizaría regularmente a medida que avance el

vi. Erosión y sedimentación

SCW preparó un conjunto de Medidas de Control de la Erosión y los Sedimentos, y las Mejores Prácticas de Gestión de la Construcción, para proteger las propiedades colindantes, las vías públicas y la infraestructura de drenaje de los impactos relacionados con la construcción del Proyecto, la perturbación de la tierra y las actividades de construcción, incluidas las dos rutas de transmisión candidatas (Exh. SW-6, Att. J). El contratista de la Compañía sería responsable de instalar, monitorear, reparar y reemplazar los controles adecuados de erosión y sedimentos y de otros BMP de construcción (Exh. SW-6, en Att. J, J-1). SCW sostiene que minimizaría y mitigaría los impactos sobre la erosión y los sedimentos de la construcción de cables terrestres, utilizando las siguientes medidas de mitigación:

- Instalación de dispositivos adecuados de control de la erosión y los sedimentos, como fardos de paja, cercas de sedimentación, zarzas de paja/astillas y calcetines de filtración a lo largo del lado de la pendiente descendente de las actividades de construcción (Exh. SW-6, en Att. J, J-1);
- Cuando existan áreas de recursos de humedales u otros sitios sensibles inmediatamente adyacentes o pendiente abajo de la obra, la colocación de controles del perímetro de sedimentos (por ejemplo, zarzas de paja, calcetines de filtro de compost, troncos de sedimentos excelsior, balas de paja, cercas de limo reforzado, etc.) entre el área de recursos y la zona de trabajo antes del comienzo de los trabajos (Exh. SW-11, en 4-13);
- Mantener, reemplazar, complementar y modificar, según sea necesario, los controles, dispositivos y prácticas de erosión y sedimentos a lo largo de la vida útil de la construcción del Proyecto para minimizar la erosión del suelo y evitar que los sedimentos sean transportados a otras áreas (Exh. SW-11, págs. 4-13);
- Mantener zonas de amortiguación con vegetación inalteradas entre las áreas de trabajo y las áreas de recursos de humedales, siempre que sea posible (Exh. SW-11, págs. 4-13);
- Coloque controles temporales de erosión y sedimentos a lo largo del borde de la pendiente descendente de los caminos de acceso sin pavimentar dondequiera que las áreas de recursos de humedales estén a menos de 50 pies del borde de la carretera o adyacentes a pendientes que excedan un grado de 3:1, o según lo indique el monitor de cumplimiento ambiental de SCW (Exh. SW-11, págs. 4 y 14);
- Restaurar las áreas dentro de los límites de la perturbación a su condición original o mejor (Exh. SW-11, págs. 4 y 14);
- Al finalizar la construcción, estabilice temporalmente los suelos perturbados o expuestos con mantillo, mantas o prácticas temporales similares de control de erosión y sedimentos mientras

se restablece la vegetación o se restablece el área perturbada (Exh. SW-11, págs. 4 y 14); y

- Prevenir la erosión del suelo mientras la semilla está germinando, o las áreas son restauradas y estabilizadas mediante la implementación de medidas de control de la erosión y los sedimentos (Exh. SW-11, págs. 4 a 14).

vii. Cables terrestres e interconexión de red Campos magnéticos

(A) Fondo

El Estado de Massachusetts no ha adoptado estándares para campos eléctricos y magnéticos de líneas de transmisión HVDC u otras fuentes. Tampoco existen normas federales de EE. UU. que limiten la exposición del público en general o ocupacional a los campos electromagnéticos de las líneas de transmisión HVDC.

Los científicos no han informado de ningún riesgo crónico confirmable para la salud de los campos electromagnéticos débiles y estables asociados con la transmisión de energía HVDC; esto es consistente con el hecho de que los seres humanos están expuestos al campo geomagnético DC de la Tierra, que no se sabe que interactúe negativamente con los procesos biológicos o afecte directamente la salud humana (Exh. SW-2, Att. K, Carta de presentación de análisis de campo magnético en 2).

Además, no existen normas federales de los Estados Unidos que limiten la exposición del público en general o del trabajo a los MF de CC de las líneas de transmisión HVDC (Exh. EFSB-MF-2, página 2). Como se resume en la Tabla 12, las organizaciones internacionales de salud y seguridad han establecido pautas de exposición basadas en la salud para los MF de DC aplicables tanto al público en general como a las poblaciones ocupacionales, con el fin de prevenir los efectos sensoriales transitorios, incluidos el vértigo y las náuseas (Exh. EFSB-MF-2, págs. 2 y 3). Estas pautas de exposición basadas en la salud para los MF de CC son, en general, significativamente más altas que las pautas de exposición basadas en la salud para MF de CA de 60 Hz (Exh. EFSB-MF-2, página 3). En particular, la ICNIRP ha establecido una directriz de exposición al público general de 4.000.000 mG para MF estables, que es 2.000 veces superior a la directriz correspondiente de la ICNIRP de 2.000 mG para la exposición pública permitida a MF de CA de 60 Hz (Exh. EFSB-MF-2, página 3). El Comité Internacional de Seguridad Electromagnética (ICES, por sus siglas en inglés) del Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos (IEEE, por sus siglas en inglés) completó una revisión actualizada de la literatura de investigación científica y médica en 2019, manteniendo sus pautas de seguridad para la

y 3.530.000 mG para la exposición de la cabeza y el tronco y la exposición de las extremidades, respectivamente (Exh. EFSB-MF-2, en 3).

Tabla 12. Directrices de MF actuales directas establecidas por organizaciones internacionales de salud y seguridad.

Organization	MF Guideline
General Public	
International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) (exposure to any part of the body)	4,000,000 mG ^(a)
Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) Standard C95.6	1,180,000 mG ^(b)
	3,530,000 mG ^(c)
Occupational	
International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP)	20,000,000 mG ^(d)
	80,000,000 mG ^(e)
American Conference of Governmental and Industrial Hygienists (ACGIH) Threshold Limit Values (TLVs)	20,000,000 mG ^(f)
	200,000,000 mG ^(g)
	5,000 mG ^(h)

Notes:

DC = Direct Current; MF = Magnetic Field; kV/m = Kilovolts Per Meter; mG = Milligauss.

(a) Applies to exposures to any part of the body (ICNIRP, 2009 221-6378).

(b) Applies to head and of trunk exposure (IEEE, 2019 221-6379).

(c) Applies to exposure of limbs (IEEE, 2019 221-6379).

(d) Applies to head and of trunk exposure (ICNIRP, 2009 221-6378).

(e) Applies to exposure of limbs (ICNIRP, 2009 221-6378).

(f) ACGIH TLV for general workplace whole body exposure (ACGIH, 2023 223-3065).

(g) ACGIH TLV for general workplace limb exposure (ACGIH, 2023 223-3065).

(h) ACGIH TLV for workers with implanted ferromagnetic or electronic medical devices (ACGIH, 2023 223-3065).

Fuente: Exh. SOM-13, página 3.

En 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) concluyó que las exposiciones [a campos magnéticos] por debajo de los límites recomendados en las directrices internacionales de la Comisión Internacional de Protección contra las Radiaciones No Ionizantes (ICNIRP) no parecen tener ninguna consecuencia conocida para la salud" (Exh. SW-2, Att. K, carta de presentación, página 3).⁴⁹ Al examinar los campos magnéticos en procedimientos anteriores, la Junta de Emplazamiento, en reconocimiento de la preocupación pública por los campos magnéticos y en

⁴⁹

Entre los límites de advertencia citados a los que hace referencia la Compañía se encuentra un límite de campo magnético de frecuencia de potencia de 2,000 miligauss ("mG") para corriente alterna y 4,000,000 mG para corriente continua de ICNIRP (Exh. SW-2, Att. K, carta de presentación, págs. 3-4). Véase también <https://www.icnirp.org/cms/upload/publications/ICNIRPLFgdl.pdf>.

De acuerdo con las directrices de la OMS, ha alentado el uso de medidas de bajo costo que reduzcan al mínimo los campos magnéticos a lo largo de los ROW de transmisión. Park City Wind con 120; Andrew-Dewar a los 88; Sudbury-Hudson con 154; Cables de Salem en 88.

Históricamente, la última propuesta de HVDC ante la Junta se asoció con las instalaciones de la Fase Dos de Hydro-Quebec de 1984. Hydro-Quebec, EFSB 84-24A (1984). Los problemas de salud y seguridad de los campos electromagnéticos de HVDC también se plantearon en ese momento. Los expertos en la materia testificaron que el funcionamiento de las instalaciones [HVDC] no presentaría un peligro irrazonable para la salud humana, animal o vegetal, y que era poco probable que se determinara que las instalaciones propuestas presentaban tal peligro en el futuro.

Hydro-Quebec en 106.

Los EE.UU. no tienen normas federales que limiten la exposición residencial u ocupacional a los MF de CA de 60 Hz (Exh. SW-2, Att. K, carta de presentación, página 3). En la Tabla 13 se muestran las directrices establecidas por las organizaciones internacionales de salud y seguridad que están diseñadas para proteger contra los efectos adversos para la salud. Los valores límite no deben considerarse como líneas de demarcación entre los niveles seguros y peligrosos de MF, sino más bien como niveles que garanticen la seguridad con un margen adecuado para tener en cuenta las incertidumbres de la ciencia (Exh. SW-2, Att. K, carta de presentación, página 3). Como parte de su Proyecto Internacional de CEM, la Organización Mundial de la Salud (OMS) llevó a cabo revisiones exhaustivas de la investigación sobre los efectos de los CEM en la salud y de las normas y directrices existentes. El sitio web de la OMS para el Proyecto Internacional de Campos Electromagnéticos (OMS, 2022) señala: "[L]a principal conclusión de las revisiones de la OMS es que las exposiciones a los campos electromagnéticos por debajo de los límites recomendados en las directrices internacionales de la ICNIRP no parecen tener ninguna consecuencia conocida para la salud" (Exh. SW-2, Att. K, carta de presentación, página 3).

Tabla 13: Directrices de 60 Hz AC MF establecidas por organizaciones internacionales de salud y seguridad.

Organization	MF Guideline
American Conference of Governmental and Industrial Hygienists (ACGIH) (occupational)	10,000 mG ^(a) 1,000 mG ^(b)
International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) (general public, continuous exposure)	2,000 mG
International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) (occupational)	10,000 mG
Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) Standard C95.6 (general public, continuous exposure)	9,040 mG

(Exh. SW-2, Att. K, carta de presentación, página 4).

(B) Cables terrestres (HVDC) Campos magnéticos

El encaminamiento del cable de exportación HVDC de transmisión terrestre para el proyecto comenzaría al tocar tierra. Estos cables subterráneos terrestres tendrían aproximadamente 0.6 millas de largo a lo largo de la ruta del río Lee, y 0.4 millas de largo a lo largo de la ruta del río Taunton hasta la estación convertidora (Exh. SW-1, en 1-8, 3-5, 3-6). SCW modeló MF bajo tres configuraciones representativas de banco de conductos de Onshore Cables (Exhs. SW-1, en 5-25; SOM-13, página 1). Estas configuraciones HVDC terrestres modeladas para MF incluyen:

- Caso 5: HVDC en tierra, banco de conductos de circuito único, profundidad de entierro de 3.2 pies. Este modelo de caja captura una configuración típica para un banco de conductos subterráneo revestido de hormigón que puede acomodar dos cables de alimentación HVDC y un cable de comunicaciones dedicado;
- Caso 6: HVDC en tierra, banco de conductos de doble circuito, profundidad de enterramiento de 3.3 pies. Este Caso Modelo captura la Variación Notada de SCW. El Caso Modelo 6 representa una configuración típica para un banco de conductos subterráneo revestido de hormigón que puede acomodar cuatro cables de alimentación y cables auxiliares y de comunicación asociados en una sola zanja; y
- Caso 7: HVDC en tierra, banco de conductos de doble circuito alterno, profundidad de enterramiento de 3.4 pies. Este caso modelo captura una configuración alternativa para la variación observada de SCW. El Caso Modelo 7 representa una configuración alternativa para un banco de conductos subterráneo revestido de concreto que puede acomodar cuatro cables de alimentación y cables auxiliares y de comunicación asociados en una sola zanja (Exh. SW-2, Att. K, Informe de Análisis de Campo Magnético en 4 a 5).

Según SCW, la colocación subterránea de los cables de transmisión en tierra es un componente de diseño clave para mitigar los niveles de MF sobre el suelo, ya que los conductores de fase subterráneos pueden colocarse relativamente cerca unos de otros en los bancos de conductos subterráneos, lo que contribuye a una mayor autorcancelación de MF en comparación con los circuitos aéreos (Exh. EFSB-MF-7, página 1). La Compañía tuvo en cuenta la mitigación de MF en la identificación de profundidades mínimas de enterramiento de aproximadamente tres pies para los bancos de conductos subterráneos para los circuitos de transmisión HVDC (Exh. EFSB-MF-7, página 1). Además, la Compañía sostiene que la colocación de los conductores relativamente cerca unos de otros en bancos de conductos subterráneos contribuye a una mayor cancelación mutua de MF en comparación con los circuitos aéreos (Exh. EFSB-MF-7, página 1).

La Compañía modeló los niveles máximos de MF para estos tres casos a un metro sobre la

superficie del suelo, lo que resultó en MF que oscilaron entre 252 y 433 mG (Exhs. SW-1, en 5-25; SOM-13, en 1), como

que se indican en el cuadro 14 infra. Según la Compañía, estos valores de MF están muy por debajo de las pautas de exposición basadas en la salud para MF de corriente continua (Exhs. SW-1, en 5-25; SOM-13, página 1). Para cada configuración de banco de conductos, la compañía sostiene que los niveles de MF disminuyen muy rápidamente con el aumento de la distancia lateral de los cables, por ejemplo, disminuyendo a un rango de 18.9 mG a

30.5 mG a 25 pies (7.6 metros) de las líneas centrales del banco del conducto (Exh. SW-1, págs. 5-25).

Tabla 14. Resultados del estudio de campo magnético para cables terrestres HVDC.

Case		Magnetic Field ^a (milligauss ^b)			
		Max	10 ft	25 ft	50 ft
5	HVDC onshore, single circuit duct bank, 3.2 ft burial depth. ^c	433	140	30.5	8.0
6	HVDC onshore, double circuit duct bank, 3.3 ft burial depth. ^c	252 (181) ^d	101 (37.4)	20.6 (3.9)	5.2 (0.53)
7	HVDC onshore, alternate double circuit duct bank, 3.4 ft burial depth. ^c	259 (188) ^d	95.8 (34.9)	18.9 (3.5)	4.7 (0.47)
8	HVAC onshore, single circuit duct bank (2 cables per phase), 3.3 ft burial depth. ^c	66.7 ^e	13.9	1.5	0.20

^a Magnetic field results at maximum and at varying distances from the centerline (or from cable in separated offshore case).

^b Milligauss is a unit of magnetic flux density; however, the generic term "magnetic field" is used throughout this document.

^c Results are reported at a height of 1 meter above the ground surface in accordance with industry standard practice.

^d The double circuit duct bank configurations correspond to the Noticed Variation. Although the Noticed Variation does not include a request for approval of additional export cables at this time, for informational purposes only, results are also presented in parenthesis for an indicative future scenario with a second 1200 MW circuit installed. The reduction in MFs associated with the future scenario is due to field cancelling effects introduced by the second circuit.

^e Field values for the AC case are root-mean-square (rms).

Fuente: Exh. SW-1, en 5-26.

(C) Campos magnéticos de interconexión a la red (HVAC)

La Compañía modeló un nivel máximo de corriente alterna en MF de 66.7 mG directamente sobre el banco de conductos de interconexión a la red (Exh. SW-1, págs. 5-26). Los niveles de MF disminuyeron rápidamente con la distancia lateral de los cables a 1,5 mG a distancias de 25 pies (7,6 metros) desde la línea central del banco de conductos (Exh. SW-1, págs. 5-26). La Compañía declaró que los MF modelados están muy por debajo de la directriz basada en la salud de la ICNIRP de 2,000 mG para la exposición pública permitida a MF de corriente alternativa (Exhs. SW-1, en 5-26; SOM-13, página 3). La Compañía consideró la mitigación de MF en la selección de la fase del conductor para los dos circuitos (Exh. EFSB-MF-7, página 1).

instalaría conductores de continuidad de tierra ("GCC") en los bancos de conductos subterráneos para cancelar parcialmente los MF de los conductores de HVAC (Exh. EFSB-MF-7, página 1).

La Compañía sostiene que MF en el límite de la propiedad de Brayton Point LLC sería mínimo y estaría muy por debajo de los límites aplicables (Resumen de la Compañía en 20 a 21; Exhs. SW-1, del 5-25 al 5-26; SOM-13, página 1).

viii. Recursos naturales

Esta sección se refiere tanto a las rutas del río Lee y el río Taunton, como a la interconexión de la red.

(A) Calidad del agua, drenaje y protección del suministro de agua

SCW declaró que las rutas de los cables terrestres no incluyen actividades de construcción dentro de las áreas de las Zonas I y II de MassDEP, áreas de protección de boca de pozo, áreas de recarga de agua dulce o posibles suministros públicos de agua, y ninguna parte de las rutas candidatas pasa por ninguna de estas áreas (Exhs. SW-6, en 6-9; RR-EFSB-31). Como se señaló en la Evaluación Ambiental del Sitio de la Fase II preparada por GZA GeoEnvironmental, el agua subterránea parece fluir hacia el oeste/suroeste a través de la parte norte del sitio de Brayton Point, en dirección al río Lee (RR-EFSB-32(2) en 6). La Compañía indicó que diseñaría actividades de construcción para evitar impactos potenciales a las áreas de recursos hídricos locales de conformidad con los requisitos del Permiso General de Construcción NPDES del Proyecto e implementaría BMP para proteger los recursos hídricos (Exh. SW-6, en 6-8 a 6-9).

De acuerdo con la Compañía, todos los suelos, aguas subterráneas o aguas superficiales potencialmente impactados que se encuentren durante las actividades de construcción se manejarían de acuerdo con las regulaciones locales, estatales y federales aplicables, excepto cuando ciertos estatutos locales de zonificación estén exentos (Exh. SW-11, págs. 4 a 13). El SCW utilizaría controles de erosión y sedimentación durante la construcción para minimizar los impactos potenciales a los recursos hídricos (Exh. SW-6, págs. 6 a 8). SCW también incluiría la respuesta a derrames en su ERP como parte del sistema general de gestión de la seguridad operacional del proyecto (Exh. SW-6, págs. 6 a 9). La Compañía explicó que el Sistema de Gestión de Seguridad abarca todas las actividades futuras de construcción y operación, y que este sistema estaría completamente

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
funcional antes de que se estableciera la operación.

Página 215

inicio de la construcción (Exh. SW-1, págs. 4-32). La Compañía implementaría la construcción en tierra de conformidad con los Estándares de Aguas Pluviales de Massachusetts, Manual de Aguas Pluviales de Massachusetts (Exhs. SW-11, en 4-9, 4-13, 9-18, 9-24; RR-EFSB-21; RR-EFSB-21(1)).

El SCW declaró que evitaría la perturbación innecesaria de los suelos del lugar siempre que fuera posible y limitaría la remoción y el daño de la vegetación siempre que fuera posible (Exh. SW-11, págs. 4 a 13).

(B) Humedales

El SCW declaró que se producirían impactos temporales por la construcción del Proyecto dentro de los humedales jurisdiccionales y las áreas de vías fluviales del Capítulo 91, incluidas las LSCSF y las tierras de marea históricamente rellenas (Exhs. SW-6, de 6-3 a 6-4; SW-11, en 1-20 a 1-21). El Consejo Supremo de la Mujer señaló que restablecería las zonas perturbadas a su estado original o a una mejor condición después de su construcción (Prueba documental 1/2). SW-11, págs. 4 a 14). Una delineación de humedales patrocinada por la Compañía en Brayton Point en 2021 no identificó humedales con vegetación bordeantes tierra adentro potencialmente jurisdiccionales ni áreas de recursos de agua abierta dentro de la huella del Proyecto en el sitio de Brayton Point (Exh. SW-6, en 6-15).

La Compañía instalaría los cables terrestres y los componentes relacionados bajo tierra dentro y debajo de aproximadamente 3.3 acres; y las instalaciones de la Estación Convertidora ocuparían diez acres sobre el suelo, incluidos los diseños de carreteras, los estacionamientos pavimentados, las carreteras de acceso existentes y el ROW de transmisión de National Grid (Exh. SW-6, en 3-3). El SCW no prevé que la instalación de los servicios públicos subterráneos tenga impactos a largo plazo en las zonas de recursos de humedales (Exh. SW-6, págs. 6-15).

(C) Espacios Abiertos, Conservación y Tierras Recreativas

Según la Compañía, ni la Ruta del Río Lee ni la Ruta del Río Taunton atravesarían espacios abiertos o tierras de conservación y recreación, y, por lo tanto, no habría impactos en dichas tierras (Exh. SW-1, págs. 5-14). Sin embargo, la ruta del río Taunton pasaría dentro de una zona de amortiguamiento a tierras de conservación, el Área de Manejo de Vida Silvestre de Brayton Point (y una parte de la zona de amortiguamiento de Brayton Point Beach), pero no resultaría en ninguna pérdida de tierras del Artículo 97 (Exh. SW-1, págs. 5-14).

(D) Especies raras

El SCW declaró que ni la Ruta del Río Lee ni la Ruta del Río Taunton atravesarían el Hábitat Prioritario o Estimado de especies raras (Exh. SW-1, en 4-32, 5-6). El 28 de abril de 2022, NHESP emitió una carta identificando especies en el Área del Proyecto (NHESP Tracking No. 19-38917) y determinó que el sitio del Proyecto dentro de Massachusetts no está ubicado en un Hábitat Prioritario o Estimado mapeado (Exh. SW-11, en 5-1).

c. Posiciones de las partes

i. Ciudad de Somerset

Como se discutió anteriormente (véase: VI.C.3.c.i), la ciudad de Somerset afirma que en general apoya el proyecto (Town Brief en 1). Sin embargo, el Pueblo solicita que la Junta de Emplazamiento apruebe el Proyecto sujeto a condiciones, que abordan una variedad de problemas integrados de impacto ambiental, de salud pública, marino y de tierras altas (Informe del Pueblo en 2).

ii. Respuesta de la empresa

Como se ha señalado anteriormente (véase VI.C.3.c.ii), SCW afirma que ha asumido numerosos compromisos en relación con la minimización de los impactos ambientales (Escrito de respuesta de la empresa, página 4). Según la Compañía, muchos de esos compromisos a los que hizo referencia en su Escrito son los mismos que los propuestos por el Municipio en su Escrito (Escrito de Respuesta de la Compañía en 4). Cuando hay divergencias entre las condiciones de la Ciudad y los compromisos de la Compañía, la Compañía afirma que confía en que esas divergencias podrían resolverse en un acuerdo mutuamente aceptable (Escrito de Respuesta de la Compañía en 4).

d. Análisis y hallazgos sobre los impactos ambientales de la interconexión de redes y cables terrestres

i. Calidad del aire

La calidad del aire durante la fase de construcción en tierra del proyecto está influenciada por la combustión del combustible de los motores y la generación de polvo en el

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
aire durante las actividades de construcción, pero estos

Página 218

Las emisiones serían temporales y localizadas en áreas adyacentes y a sotavento de la construcción activa y la tierra expuesta. El registro muestra que la Compañía llevará a cabo actividades de construcción de acuerdo con las Regulaciones de Control de la Contaminación del Aire de MassDEP y mitigará las emisiones atmosféricas al exigir el cumplimiento de la Ley Anti-Ralentí de Massachusetts para limitar los tiempos de ralentí de los vehículos y cumplir con el Programa de Modernización de Diésel de MassDEP. Además, los equipos que funcionan con diésel deben utilizar combustible diésel con contenido ultrabajo de azufre durante la construcción.

El registro muestra que la Compañía planea desarrollar un Plan de Gestión de la Calidad del Aire como parte de su CMP que establece protocolos para monitorear los niveles de polvo (correlacionados con PM₁₀ y PM_{2.5}), comenzando adyacente al área de trabajo y progresando hacia el perímetro del sitio, y las áreas a sotavento. Este Plan incluirá acciones correctivas (por ejemplo, humedecer las reservas, humedecer los caminos de acarreo, fumigar el perímetro, cubrir los suelos expuestos, interrumpir el trabajo) que se implementarán si los niveles medidos de PM₁₀ y PM_{2.5} sugieren que se requiere mitigación según los protocolos de monitoreo y los niveles de acción acordados. Después de la construcción, SCW planea estabilizar y revegetar los suelos, y repavimentar las áreas de asfalto. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que desarrolle un Plan de Gestión de la Calidad del Aire en consulta con el consultor designado del Municipio para su revisión y comentarios, y que coopere de buena fe para abordar y resolver las preocupaciones señaladas por el consultor del Pueblo.

La Junta de Emplazamiento espera que la Compañía coopere plenamente con los consultores de la Ciudad y responda de manera oportuna a las condiciones razonables y recomendaciones de los consultores de la Ciudad, y que se establezca un procedimiento para la resolución de cualquier disputa. La Junta de Emplazamiento también ordena a la Compañía que coordine con otros inquilinos y propietarios de tierras de Brayton Point y la ciudad de Somerset y Swansea en lo que se refiere a los cronogramas de construcción y el acceso al sitio, para minimizar los impactos relacionados con la construcción (tráfico, calidad del aire, ruido, etc.) para los usos de la tierra vecinos.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que considere las oportunidades potenciales para el uso de, o la conversión a, vehículos y equipos eléctricos para actividades de construcción y presente informes que indiquen la capacidad de usar vehículos eléctricos durante los siguientes intervalos de tiempo: 30 días antes de la construcción; 180 días después del inicio de la construcción; y 90 días después de la finalización de la construcción.

Debido a que se predice que las dos rutas candidatas para tocar tierra producirán impactos similares en la calidad del aire, la Junta de Emplazamiento considera que las dos rutas son comparables con la calidad del aire de una construcción en tierra

perspectiva. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos en la calidad del aire de la construcción del proyecto en tierra.

ii. Ruido

El registro muestra que la construcción del sistema de cable subterráneo en tierra a lo largo de la ruta del río Lee estaría aproximadamente a 1,200 pies de la residencia más cercana. El registro muestra además que la construcción en tierra produciría un nivel sonoro máximo de 70 dBA para fuentes de ruido combinadas a 1.200 pies. Para la Ruta del Río Taunton, el registro muestra que la distancia desde la construcción general hasta la residencia más cercana es de aproximadamente 1,000 pies, con un aumento correspondiente en los niveles de sonido estimados (aproximadamente 1.5 dBA) en las residencias más cercanas en relación con las residencias más cercanas de la Ruta del Río Lee.

La Compañía propone minimizar el ruido de la construcción de conformidad con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y la Regulación de Ruido de la Calidad del Aire de MassDEP manteniendo las horas de construcción como sea posible, utilizando equipos silenciadores y recintos de grado crítico, utilizando equipos nuevos, apagando los equipos cuando no estén en uso, alejando los equipos ruidosos de los receptores sensibles al ruido y utilizando barreras temporales o distancias de amortiguación según sea posible. La Compañía también mantendría una página web activa de cronograma de construcción para informar a los residentes, residentes y otras partes interesadas sobre las ubicaciones, fechas, actividades y medidas de control de tráfico de la construcción. No se espera que el proyecto produzca ruido asociado con los cables terrestres y la interconexión de la red durante las operaciones. Además, en la sección VI.C.3.d.ii.A anterior, la Junta de Emplazamiento requirió que la Compañía desarrollara un Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido como parte de su CMP y cumpliera con ciertas horas de construcción.

Dado que la Ruta del Río Lee tiene un impacto de ruido basado en la construcción ligeramente reducido en las residencias más cercanas en comparación con la Ruta del Río Taunton, la Junta de Emplazamiento considera que se prefiere la Ruta del Río Lee desde una perspectiva de ruido en tierra. Dada la implementación de estas medidas de mitigación, la Compañía ha minimizado los impactos de ruido en la construcción de cables terrestres.

iii. Tráfico

El registro muestra que el acceso por carretera a Brayton Point (y partes en tierra del Proyecto) es por Brayton Point Road. El expediente muestra además que el Proyecto no requeriría un permiso de acceso a MassDOT, sin embargo, espera consultar con MassDOT para confirmar esa evaluación. El registro también muestra 60 vehículos adicionales por día viajando al sitio de Brayton Point debido a la construcción del Proyecto. El aumento estimado tendría un impacto menor en el tráfico local.

El registro muestra que la Compañía planea utilizar varios métodos de divulgación pública antes y durante la construcción para mantener informados a los asistentes, residentes y otras partes interesadas y funcionarios sobre los cronogramas de construcción del Proyecto y otra información de gestión del tráfico. SCW implementará un TMP en cooperación con la ciudad de Somerset para minimizar las interrupciones a la comunidad en las cercanías de las actividades de construcción e instalación. El expediente muestra además que SCW coordinaría las medidas de gestión del tráfico con el Municipio, los propietarios e inquilinos de Brayton Point y MassDOT. La Compañía finalizará el TMP antes de la construcción, pero después de que la Compañía haya definido más claramente sus actividades de construcción y el tráfico asociado. El registro también muestra que SCW coordinaría la entrega de cargas de gran tamaño, miembros de acero y concreto con el DPW de la ciudad de Somerset, el Departamento de Policía y MassDOT, según sea necesario. Una vez que comience la construcción, la Compañía indica que mantendrá una página web de cronograma de construcción para alertar a los residentes, residentes y otras partes interesadas sobre los lugares, fechas, actividades y medidas de control de tráfico de la construcción.

Dada la coordinación propuesta de la Compañía con los funcionarios estatales y municipales con respecto al tráfico, y que ambas rutas de cable terrestre propuestas están ubicadas en Brayton Point, la Junta considera que las rutas de cable terrestre son comparables con respecto a la gestión del tráfico, y la interconexión de la red se encuentra en la misma ubicación, independientemente de la ruta elegida. Con las acciones de mitigación de tráfico descritas en el registro, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado el tráfico del Proyecto para los cables terrestres y la interconexión de la red.

iv. Iluminación

El registro muestra que SCW utilizará BMP para mitigar los impactos de iluminación en los residentes vecinos de sus actividades de construcción de cables terrestres, incluidas, y cuando

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
sea posible, a través de

Página 223

Luces de protección. Además, la Compañía solo usaría iluminación de trabajo durante las actividades de construcción y mantenimiento según sea necesario. El registro muestra que no habría impactos visuales permanentes a lo largo de las rutas de cables terrestres y de interconexión de la red, ya que la Compañía ubicaría las instalaciones de transmisión bajo tierra. La Junta de Emplazamiento considera que las rutas son equivalentes con respecto a la iluminación de los cables terrestres. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos de iluminación del Proyecto asociados con los cables terrestres.

v. Residuos peligrosos

El registro muestra que las instalaciones del Proyecto evitan las áreas reguladas por MassDEP, como las áreas AUL y las celdas de vertedero de desechos sólidos, aunque las actividades de construcción planificadas estarían cerca de una celda de vertedero. La Compañía planea desarrollar un Plan de Manejo de Suelos y Planes URAM, según sea necesario, para manejar el material contaminado excavado o perturbado relacionado con la construcción de conformidad con las disposiciones aplicables del MCP, las regulaciones de residuos sólidos y los BMP. Además, el registro muestra que no se detectaron nuevas condiciones notificables en las pruebas y análisis de suelos y aguas subterráneas.

El registro muestra que SCW planea mantener un LSP según sea necesario para el manejo de materiales peligrosos regulados. SCW está desarrollando un CMP para abordar las preocupaciones de la ciudad con respecto a los materiales peligrosos existentes en Brayton Point, y el manejo del suelo excavado y el polvo, entre otras preocupaciones. En la sección VI.C.3.d.i. (F) arriba, la Junta de Emplazamiento requirió que la Compañía incluyera en su borrador de ERP elementos que abordaran la contaminación o las estructuras del subsuelo. La Junta también espera que la Compañía trabaje con los expertos contratados por la Ciudad en el manejo de desechos peligrosos.

La Junta considera que las rutas de los Cables Terrestres son comparables con respecto a los desechos peligrosos dadas las acciones de mitigación propuestas y el potencial de encontrar desechos peligrosos en cualquiera de las rutas de los Cables Terrestres durante la construcción en este sitio abandonado. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos de los desechos peligrosos del Proyecto en tierra.

vi. Erosión y sedimentación

El expediente muestra que SCW preparará Medidas de Control de Erosión y Sedimentos y Mejores Prácticas de Gestión de la Construcción, que contienen los planes de la Compañía para proteger las propiedades colindantes, las vías públicas y la infraestructura de drenaje de los impactos relacionados con la construcción, la perturbación de la tierra y las actividades de construcción del Proyecto. El contratista de la Compañía sería responsable de instalar, monitorear, reparar y reemplazar los controles adecuados de erosión y sedimentos y otros BMP de construcción. La Junta de Emplazamiento considera que las Rutas Terrestres son equivalentes en cuanto a los impactos de erosión y sedimentación. Con las acciones de mitigación propuestas, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos de erosión y sedimentación del Proyecto.

vii. Cables terrestres e interconexión de red Campos magnéticos

El registro muestra que los cables terrestres HVDC y la interconexión de la red HVAC emitirían MF una vez que estuvieran en funcionamiento. La compañía modeló los niveles potenciales de MF para estos cables subterráneos. En el caso de los cables terrestres, el registro muestra que para tres configuraciones representativas de bancos de conductos terrestres HVDC modeladas para MF, los niveles máximos de corriente continua en MF oscilaron entre 252 y 252.433 mG aproximadamente a tres pies sobre la superficie del suelo, que está muy por debajo de las pautas de exposición basadas en la salud para MF de corriente continua. Para cada configuración de banco de conductos, el registro también muestra que los niveles de MF disminuyen muy rápidamente con el aumento de la distancia lateral desde las líneas centrales del banco de conductos.

Las líneas de transmisión de la interconexión a la red se enterrarán bajo tierra dentro de bancos de conductos de hormigón. Se obtuvo un nivel máximo de 60 Hz AC MF de 66,7 mG a una altura de aproximadamente tres pies directamente sobre el banco de conductos. Los niveles de MF disminuyen muy rápidamente con la distancia lateral de los cables, con niveles de MF de 13,9 mG y 1,5 mG a distancias de 10 pies y 25 pies, respectivamente, desde la línea central del banco de conductos. Los MF modelados para los cables HVAC de 345 kV en tierra, incluidos los que están directamente sobre el banco de conductos subterráneos, están muy por debajo de la directriz basada en la salud de ICNIRP de 2,000 mG para la exposición pública permitida a campos magnéticos de CA de 60 Hz. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que realice y

presente un estudio de MF tanto en los cables terrestres como en la interconexión de la red, una vez que el Proyecto esté completamente instalado y sea capaz de entregar aproximadamente

1.200 MW de energía, para confirmar los niveles de MF descritos en la presente Decisión. Las mediciones deben realizarse en ubicaciones representativas a lo largo de las rutas de interconexión de cables terrestres y redes eléctricas.

La Junta de Emplazamiento considera que la Ruta del Río Lee y las Rutas del Río Taunton son equivalentes con respecto a los impactos de MF en tierra. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos de MF en tierra. La Junta de Emplazamiento también encuentra que con el MF bajo a decenas de pies de las líneas de interconexión de la red, y la posición de las líneas de interconexión de la red a más de 1000 pies de distancia de las residencias, los impactos de MF se minimizan.

viii. Impactos en los recursos naturales

(A) Calidad del agua, drenaje y protección del suministro de agua

El registro muestra que la ruta terrestre no incluye el trabajo dentro de las áreas de las Zonas I y II de MassDEP, las áreas de protección de boca de pozo, las áreas de recarga de agua dulce o los posibles suministros públicos de agua. La Compañía sostuvo que diseñó las actividades de construcción para evitar posibles impactos a los recursos locales de aguas subterráneas y superficiales. El expediente muestra que el SCW utilizaría BMP para proteger los recursos hídricos. SCW señala que utilizaría controles de erosión y sedimentación durante la construcción para minimizar los impactos potenciales a los recursos hídricos e incluiría la respuesta a derrames en su ERP como parte del Sistema de Gestión de Seguridad General del Proyecto. El registro muestra que la Compañía implementaría actividades de construcción en tierra de conformidad con los Estándares de Aguas Pluviales de Massachusetts, el Manual de Aguas Pluviales de Massachusetts, el Permiso General de Construcción NPDES y el SWPPP. El expediente muestra que el proyecto evitaría la perturbación innecesaria de los suelos del sitio y limitaría la remoción y el daño a la vegetación siempre que fuera posible. La Compañía declara que todos los suelos, aguas subterráneas o aguas superficiales potencialmente afectados que se encuentren durante las actividades de construcción se gestionarán de acuerdo con las regulaciones locales, estatales y federales aplicables, incluidas las regulaciones de MassDEP.

La Junta de Emplazamiento considera que las rutas del río Lee y el río Taunton son equivalentes con respecto a estos impactos en los recursos. Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos en la

(B) Humedales

El registro muestra que la Compañía anticipa que ocurrirían impactos temporales dentro de los humedales jurisdiccionales y las áreas de vías fluviales del Capítulo 91, incluido LSCSF para ambas rutas, tierras de marea históricamente llenas y aproximadamente 0.3 acres de área ribereña históricamente degradada y previamente desarrollada. La Compañía instalaría el sistema de transmisión en tierra y todos los componentes relacionados bajo tierra dentro de aproximadamente 3.3 acres. El trabajo realizado en estas áreas puede causar perturbaciones temporales dentro de algunas áreas de recursos de humedales sujetas a la regulación de la WPA de Massachusetts. Sin embargo, la instalación de los servicios públicos subterráneos no tendría impactos a largo plazo en estas áreas de recursos y estas áreas se estabilizarían y restaurarían después de la construcción.

El registro muestra que el área de construcción de HDD en tierra en el río Taunton invade ligeramente LSCSF y resultaría en aproximadamente 0.005 acres (236 pies cuadrados) de impacto temporal para LSCSF. Para ambas rutas, el registro muestra que no hay estructuras sobre el suelo construidas dentro de LSCSF y, por lo tanto, no hay impactos permanentes en la prevención del drenaje pluvial o el control de inundaciones. La Compañía planea desarrollar un Permiso General de Construcción NPDES y SWPPP para evitar y minimizar los impactos en las áreas cercanas de humedales y recursos hídricos de las actividades de construcción.

El registro muestra que las actividades del Proyecto que ocurren dentro de los 200 pies de RA del río Lee están en gran medida exentas de los estándares de desempeño de RA bajo las regulaciones de WPA debido a una Exención del Capítulo 91. La parte del Proyecto que se extiende hasta la RA y no está exenta de las disposiciones de la RA sería abordada por la Compañía de acuerdo con las normas de desempeño aplicables durante una revisión de los humedales por parte de la Comisión de Conservación de Somerset.

La Junta de Emplazamiento considera que los impactos de los humedales de la Ruta del Río Lee, aunque de naturaleza temporal, son mayores que los impactos temporales de los humedales en la Ruta del Río Taunton. Con las acciones de mitigación descritas anteriormente, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos de los humedales terrestres del Proyecto.

(C) Espacios Abiertos Sensibles, Conservación y Tierras Recreativas

El registro muestra que ni la Ruta del Río Lee ni la Ruta del Río Taunton atravesarían espacios abiertos o tierras de conservación y recreación. Por lo tanto, SCW afirma que no habría impactos en esas tierras. Sin embargo, la ruta del río Taunton pasaría dentro de una zona de amortiguamiento a tierras de conservación, el Área de Manejo de Vida Silvestre de Brayton Point (y una parte de la zona de amortiguamiento de Brayton Point Beach), pero no resultaría en ninguna pérdida de tierras del Artículo 97. La Junta de Emplazamiento considera que, aunque los espacios abiertos, la conservación y las tierras recreativas no se ven directamente afectados por ninguna de las rutas, la proximidad de la Ruta del Río Taunton a estos recursos hace que la Ruta del Río Lee sea superior para esta consideración de impacto, y los impactos se minimizan.

(D) Especies raras

El registro muestra que ni la Ruta del Río Lee ni la Ruta del Río Taunton atravesarían el Hábitat Prioritario o Estimado de especies raras. El 28 de abril de 2022, NHESP emitió una carta identificando especies en el Área del Proyecto y determinó que el sitio del Proyecto dentro de Massachusetts no se encuentra en un Hábitat Prioritario o Estimado mapeado. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento considera que las especies raras, el hábitat prioritario o estimado no se ven afectadas por el proyecto, por lo que las dos rutas son equivalentes en este impacto y los impactos se minimizan.

e. Conclusión sobre el cable terrestre y la interconexión de redes
Impactos ambientales en tierra

Si bien es inevitable cierto grado de impactos durante la construcción de la interconexión de red y cable en tierra, la Compañía proporcionó un análisis integral de los impactos, los evitó o minimizó cuando fue posible y asumió compromisos significativos para la protección y preservación del medio ambiente en tierra. El registro demuestra que la Compañía ha abordado las preocupaciones del público con respecto a una variedad de problemas de interconexión de redes y cables terrestres, incluidos el ruido, la calidad del aire (polvo de la construcción), los campos magnéticos y la exposición a desechos peligrosos resultantes de las actividades de construcción, y ha desarrollado planes para mitigar adecuadamente estos impactos. Desde una perspectiva de impactos ambientales en tierra, la Ruta del Río Lee es superior

En general, y dado que la interconexión a la red se encuentra en la misma ubicación para cualquiera de las rutas, los impactos ambientales son los mismos independientemente de la ruta de cables terrestres elegida.

2. Impactos de la estación convertidora

a. Construcción

La Compañía señaló que el sitio propuesto para la Estación Convertidora y su área circundante (8-10 acres) sería lo suficientemente grande como para acomodar elementos de almacenamiento, estacionamiento, acceso y salida, y manejo de aguas pluviales (Exh. SW-1, en 1-9 a 1-10). La superficie máxima del patio de la estación convertidora será de aproximadamente 7.5 acres (Exh. SW-1, págs. 1-10). La estación convertidora se ubicará en la parte centro-norte de la antigua planta de energía, que ha sido rebautizada como Brayton Point Commerce Center por los propietarios, Brayton Point LLC (Exh. SW-6, en 13-2 a 13-3). La Estación Convertidora es una subestación eléctrica diseñada para convertir la energía HVDC de los cables de exportación a energía HVAC para permitir la interconexión de la red a la infraestructura de transmisión existente (Exh. SW-1, págs. 1-4). SCW estimó que la construcción y puesta en marcha de la Estación Convertidora requerirá aproximadamente 41 meses (Exh. SW-11, págs. 1-19). SCW declaró que el horario típico de construcción sería de 7:00 a.m. a 7:00 p.m. los días de semana y de 9:00 a.m. a 7:00 p.m. los sábados y feriados legales, según las restricciones de ruido de construcción de la ciudad de Somerset (Exh. EFSB-CM-9, página 1). La Compañía coordinará con Somerset para establecer cronogramas de construcción, horarios y logística, así como para buscar la aprobación cuando el trabajo deba realizarse fuera de estas horas (Exh. EFSB-CM-9, página 2). En ciertos lugares, la Compañía puede proponer trabajo nocturno para permitir la construcción en áreas con congestión de tráfico en el sitio u otros proyectos de construcción que ocurren simultáneamente (Exhs. EFSB-CM-9, en 2; SW-6, págs. 13 a 18).

La SCW sostuvo que la construcción de la estación convertidora implicaría la siguiente secuencia:

- Preparación del sitio, incluida la topografía de campo; instalación de controles de erosión del suelo y sedimentos; Clasificación; importación de relleno de ingeniería; exportación de material considerado no apto para proporcionar soporte estructural; y la instalación de plataformas de rastreo de piedra triturada en la entrada del sitio (Exh. SW-1, en 5-57);

- Construcción de patios, incluido el establecimiento de elevaciones de patios; eliminar cualquier exceso de roca poco profunda o lecho rocoso; instalación de una nueva plataforma de rejilla de tierra; esparcir grava limpia y procesada para mejorar la conexión a tierra y el drenaje; instalación de valla de seguridad; construcción de un sistema de gestión de aguas pluviales; conexión de nueva línea de agua; instalación de un nuevo tanque hermético para aguas residuales; pavimentación de nuevos accesos, instalación de accesos y zonas de aparcamiento (Exh. SW-1, en 5-57 a 5-58);
- Instalación de equipos de construcción y patio de la estación convertidora, que incluye: perforación e instalación de cimientos y losas de concreto para soportar los edificios y cargas más pesadas; construcción de un edificio de estación convertidora de acero, un edificio de control y un edificio de almacenamiento; construcción de obras aéreas; instalación de transformadores y otros componentes y equipos importantes; conexión de componentes eléctricos en el edificio y el patio de la estación convertidora; construcción de barreras acústicas en los bordes del sitio, cuando sea necesario, para cumplir con los requisitos reglamentarios; instalación de tanque de agua; y la construcción de torres de enfriamiento (Exhs. SW-1, en 5-58, SW-6, en 1-43); y
- Restauración final, incluida la estabilización del sitio y la revegetación; remoción y disposición de escombros generados por la construcción; limpieza final y estabilización del sistema de gestión de aguas pluviales; pavimentación final; y pruebas y puesta en marcha (Exh. SW-1, en 5-58).

b. Impactos ambientales de la estación convertidora

i. Calidad del aire

Al igual que con la construcción de los cables terrestres, SCW declaró que completaría la construcción de acuerdo con las secciones aplicables de las Regulaciones de Control de la Contaminación del Aire de MassDEP en 310 CMR 7.00 (Exhs. SW-1, en 5-24; EFSB-A-4, en 1). Aunque habría emisiones de contaminantes regulados relacionadas con la construcción durante la construcción de la Estación Convertidora, y un generador diésel de emergencia utilizado incidentalmente durante el mantenimiento periódico y las emergencias, SCW declaró que no se anticipan impactos significativos a largo plazo en la calidad del aire con la operación de la Estación Convertidora (Exh. SW-6, págs. 12 y 12).

La Compañía declara que el Proyecto cumplirá con los estándares para el equipo aislado en gas (Exh. SW-6, págs. 12 y 11). El fabricante representará que el equipo tiene una tasa de fuga anual máxima de menos del 0.1 por ciento de hexafluoruro de azufre ("SF6"), y la Compañía seguirá los procedimientos de mantenimiento recomendados por el fabricante y las mejores prácticas de la industria para evitar fugas de SF6 (Exh. SW-6, págs. 12 y 11). La Compañía reconoce el requisito regulatorio de informar cualquier causa por no cumplir con la tasa de fuga

anual máxima del 1.0 por ciento o el registro de adición

SF6; y en caso de que las actividades de mantenimiento futuras requieran la remoción de cualquier equipo aislado con gas que contenga SF6, la Compañía seguiría los estándares establecidos en las regulaciones, en lo que se refiere a las operaciones, mantenimiento y desmantelamiento (Exh. SW-6, págs. 12 y 11).

Según la Compañía, el contratista de construcción estaría obligado a implementar medidas de control de la calidad del aire y el polvo en el sitio durante todo el período de construcción, que incluyen:

- Instalar entradas y salidas de construcción estabilizadas (es decir, delantales de piedra o plataformas de seguimiento) en los puntos de acceso a las carreteras para reducir el rastro del suelo en las carreteras públicas o propiedades adyacentes;
- Medidas de control de polvo descritas en las Pautas de Control de Erosión y Sedimentos de Massachusetts para Áreas Urbanas y Suburbanas para el manejo de reservas de suelo;
- El Permiso General de Construcción NPDES del Proyecto, que especificaría medidas de control de erosión y sedimentación para evitar y mitigar los impactos fuera del límite inmediato de construcción de la perturbación;
- Métodos de control del polvo, incluida la limitación de la cantidad de suelo desnudo expuesto a la vez mediante riego, rugosidad de la superficie, barreras contra el viento y cubiertas para suprimir la generación de polvo durante la construcción;
- Todo el personal en el lugar tomaría medidas para limitar los tiempos de ralentí del vehículo en cumplimiento con las leyes estatales contra el ralentí, en la medida de lo posible

(Exh. SOM-10, págs. 4 y 5).

ii. Ruido

El SCW indicó que los transformadores, los ventiladores de enfriamiento y los reactores serían los equipos que más ruido operacional producirían en la Estación Convertidora (Exh. EFSB-NO-6, en 1).

Los niveles de ruido de los equipos de la estación convertidora se indican en la Tabla 15 a continuación. La Compañía declaró que el generador diesel de respaldo funcionaría solo durante actividades de mantenimiento periódico o condiciones de emergencia (Exh. EFSB-NO-6).

Para abordar las fuentes de ruido relacionadas con la construcción y las operaciones, la Compañía declaró que cumpliría con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y el Ruido de

Regulaciones en 310 CMR 7.10 (1),⁵⁰ y BMP para mitigar el ruido (RR-EFSB-5, en 1; RR-EFSB-5(1), en 9-12; Escrito de la Compañía, pág. 116; Resumen de la ciudad, pág. 4). Además, la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset también requiere que el Proyecto no exceda los 55 dB en los límites de la propiedad residencial durante la noche (Exhs. SOM-8, en 2; SOM-8(1)). La Compañía actualizó el Informe de Ruido Operacional para aclarar que el Proyecto cumplirá con el umbral de 55 dB para los límites de propiedades residenciales (Exh. SOM-8, página 2). SCW sostuvo que operaría la Estación Convertidora para cumplir con todos los límites de ruido estatales y municipales aplicables (Exhs. SOM-8(1); EFSB-Z-17).

Tabla 15. Niveles de ruido operacional de los equipos de la estación convertidora.

TABLE 5: GENERAL EQUIPMENT DATA ¹	
PIECE OF EQUIPMENT	DATA
HVDC-VSC Power Transformers, single-phase Maximum Sound Pressure Level	104 dB(A) (each)
Auxiliary Power Transformer Maximum Sound Pressure Level	75 dB(A)
Air Core Reactors (AC and DC) Maximum Sound Pressure Level	85 dB(A) (each)
Dry Cooling Fan Towers Maximum Sound Pressure Level	100 dB(A)
Diesel Generator Maximum Sound Pressure Level	75 dB(A)
Valve Hall and HVAC Equipment Maximum Sound Pressure Level	80 dB(A)

¹Data provided for reference only. The equipment manufacturer will be responsible for final equipment design and station layout to achieve the sound level requirements.

Fuente: Exh. EFSB-NO-6, en 1.

SCW modeló el ruido operacional de la Estación Convertidora en relación con las regulaciones estatales y locales (Exhs. SOM-8; SOM-8(1)). Para la línea este de la propiedad a lo largo de Brayton Point Road, la Compañía espera que el ruido audible producido por la Estación Convertidora sea de 41 dBA o menos (Exhs. SOM-8, en 2; SOM-8(1)). En la zona industrial de Brayton Point, la Compañía declaró que anticipa que el ruido producido por la Estación Convertidora sería de 60 dBA o menos, que está por debajo del nivel de ruido considerado razonable por la ciudad de Somerset (70 dBA) (Exh. SOM-8(1), página 15). Además, SCW señaló que el funcionamiento de la Estación Convertidora no

⁵⁰ Las Regulaciones de Calidad del Aire de MassDEP en 310 CMR 7.10, subsecciones (1) y (2), se refieren al uso de equipos emisores de sonido para reducir el ruido innecesario.

aumentar el ruido en más de 10 dBA por encima de los niveles ambientales en cualquier edificio habitado cerca de la propiedad (Exh. SOM-8, a 2), oscilando entre 5 y 9 dBA por encima de la temperatura ambiente, dependiendo del lugar de muestreo (Exh. SOM-8 1), página 14). Dba. Esto está por debajo del nivel de ruido considerado razonable por la ciudad de Somerset para la propiedad zonificada como residencial (55 dBA) entre las 10:00 p.m. y las 7:00 a.m. (Exh. SOM-8, página 2). Estos valores también cumplen con el requisito de MassDEP de no ser más de 10 dBA mayores que los niveles de ruido ambiental en cualquier edificio habitado cerca de la propiedad para el sonido producido por la instalación durante su operación de 24 horas (Exh. SOM-8, página 2).

SCW afirma que el equipo y la disposición de los edificios y el patio cumplirían con las regulaciones y normas de ruido aplicables, pero que se utilizarían barreras acústicas si fuera necesario para cumplir con estos requisitos y mitigar los impactos del ruido (Exh. SOM-8, página 2).

SCW declaró que mitigaría el ruido de la construcción (es decir, el ruido causado por las acciones de construcción y el equipo utilizado para construir la estación convertidora) mediante:

- Exigir el funcionamiento de todos los equipos de construcción de manera que los niveles de ruido relacionados con la construcción cumplan con las secciones aplicables del Reglamento de Ruido de la Calidad del Aire de MassDEP en 310 CMR 7.10;
- Requieren equipos bien mantenidos con silenciadores que funcionen;
- Requerir recintos de amortiguación en equipos de funcionamiento continuo, como compresores de aire y generadores de soldadura;
- Uso de un generador de bajo ruido para reducir los impactos del ruido para tirar y empalmar cables;
- Exigir el estricto cumplimiento de la Ley Anti-Ralentí de Massachusetts para evitar que los equipos estén al ralentí y produzcan ruido innecesario mientras no están en uso productivo; y
- Mitigar el impacto de los equipos ruidosos en ubicaciones sensibles mediante el uso de la distancia de blindaje o amortiguación en la medida de lo posible

(Exh. SOM-8, página 3).

iii. Residuos peligrosos

Al igual que con los cables terrestres y la interconexión de la red, la Compañía declaró que

anticipa la gestión de su material contaminado excavado/perturbado relacionado con la construcción de conformidad con

a las disposiciones aplicables del MCP, las Regulaciones de Residuos Sólidos y las BMP que se basan en prácticas industriales aceptadas por MassDEP en los Planes URAM de otros proyectos de construcción de infraestructura en áreas desarrolladas y/o industriales presentados de conformidad con 310 CMR 40.0460 (Exh. EFSB-S-5, página 2). De acuerdo con SCW, cualquier plan de URAM que prepare la Compañía abordaría las preocupaciones relacionadas con la construcción con respecto al material contaminante excavado o perturbado (Exh. EFSB-S-5, página 2).

La Compañía señaló que el área de la Célula AUL 1A bordearía parcialmente la Estación Convertidora hacia el oeste (Exh. EFSB-S-5, página 2). La Compañía declaró que tiene la intención de ubicar, diseñar y construir la Estación Convertidora para evitar afectar el AUL (Exh. EFSB-S-5, página 2). La Compañía agregó que diseñaría el sistema de gestión de aguas pluviales del Proyecto para evitar la descarga directa en puntos hacia o hacia el borde de la AUL (Exh. EFSB-S-5, página 2). La Compañía también indicó que el contratista de construcción de SCW tomaría medidas para evitar la invasión o los impactos en el AUL (Exh. EFSB-S-5, página 2).

iv. Visual e Iluminación

De acuerdo con la Compañía, la mayoría de los principales equipos de la Estación Convertidora estarían al aire libre (RR-EFSB-39)⁵¹ y aproximadamente a 0.2 millas de la subestación de National Grid POI (Exh. SW-1, págs. 5-26). Un análisis visual de los puntos clave de observación ("KOPs") realizado por la Compañía mostró que las características del Proyecto en tierra serían visibles desde cuatro KOPs dentro de las inmediaciones (dentro de 0.5 y 1.5 millas) (Exh. SW-6, págs. 13 y 13). Otros KOP que se mapearon dentro de la cuenca visual no tendrían visibilidad de las características del área del Proyecto en tierra de Brayton Point porque esas ubicaciones estaban encerradas dentro de la vegetación existente, protegidas por edificios u otras estructuras, o ubicadas a una altura baja en la topografía (Exh. SW-6, págs. 13 y 13). La Compañía agregó que la visibilidad de la instalación en tierra se controlaría aún más durante la primavera, el verano y el otoño cuando haya follaje (Exh. SW-6, págs. 13 y 13).

⁵¹ En respuesta a las preguntas del personal de la Junta de Emplazamiento con respecto al alojamiento del equipo en el interior, la Compañía declaró que el costo incremental de hacerlo aumentaría los costos del Proyecto en aproximadamente \$50-70 millones sobre el diseño actual (RR-EFSB-39).

De acuerdo con la Compañía, la Estación Convertidora requeriría el uso de iluminación de seguridad y de seguridad para los trabajadores durante la vida operativa del Proyecto (Exh. SW-6, págs. 13 y 13).⁵² Esta iluminación provocaría un cambio en la iluminación ambiental en las inmediaciones de la Estación Convertidora (Exh. SW-6, págs. 13 y 13). La Compañía declaró que las luminarias exteriores suelen ser de tipo holófono de diodo emisor de luz ("LED") equipadas con escudos de luz para evitar que la luz invada las áreas adyacentes (Exh. SW-6, págs. 13 y 13). SCW señaló que las luces se iluminarían con sensores desde el anochecer hasta el amanecer e interruptores de detección de movimiento (Exh. EFSB V-4, en 1). La Compañía declaró que utilizaría la iluminación de tareas para las actividades de mantenimiento solo cuando fuera necesario (Exh. SW-6, págs. 13 y 14). La Compañía también indicó que encendería la mayoría de las luces solo para situaciones de emergencia y que no las usaría regularmente (Exh. EFSB V-4, en 1). SCW señaló que no hay normas de iluminación del cielo nocturno articuladas en los estatutos u ordenanzas de la ciudad de Somerset; sin embargo, la Compañía coordinaría con la Municipalidad respecto al esquema de iluminación para la Estación Convertidora (Exhs. EFSB-V-4, en 1; SW-6, págs. 13 y 13).

v. Gestión de aguas pluviales y suministro de agua

La construcción de la Estación Convertidora aumentaría el área impermeable en 1.5 acres en relación con las condiciones existentes (Exh. SW-6, págs. 6-13). SCW declaró que las áreas de superficies impermeables dentro del patio de la Estación Convertidora incluirían edificios y cimientos de concreto (Exh. SW-6, págs. 6-13). Gran parte del patio de maniobras recibiría un tratamiento superficial de piedra y escollera, y una superficie de patio de piedra triturada, que no se considera impermeable (Exh. SW-6, págs. 6-13). Al igual que con los cables terrestres, la Compañía diseñará y construirá la estación convertidora y el sistema de gestión de aguas pluviales de conformidad con el Manual de Aguas Pluviales de Massachusetts, los Estándares de Aguas Pluviales, el Permiso General de Construcción NPDES del Proyecto y SWPPP (Exh. SW-6, en 6-13; SW-14, en 5-11; RR-EFSB-21; RR-EFSB-21(1)).

52

El registro muestra que, por lo general, se iluminan algunas luces por razones de seguridad en sensores desde el anochecer hasta el amanecer y algunos interruptores de detección de movimiento, dependiendo de la aplicación necesaria para el sitio, pero que la mayoría de las luces se encenderían solo para situaciones de emergencia (Exh. SW-6, págs. 13 y 14).

El sistema de gestión de aguas pluviales recogerá la escorrentía dentro de la Estación Convertidora y la descargará al sistema de aguas pluviales existente de propiedad privada en Brayton Point, que está separado del sistema municipal de la ciudad de Somerset (Exhs. SW-6, en 6-13; SW-14, págs. 5-11). La Compañía indicó que el propietario del sitio, Brayton Point LLC, ha presentado a la Comisión de Conservación de Somerset su NOI para el sistema de aguas pluviales en el sitio (Exh. SW-14, págs. 5-11). Como se describió anteriormente, SCW anticipa solicitar y obtener un Permiso General de Construcción NPDES para Descargas de Aguas Pluviales de Actividades de Construcción; la Compañía también solicitará un Permiso General Multisectorial NPDES para abordar la escorrentía de aguas pluviales que pueda entrar en contacto con actividades industriales en el sitio de Brayton Point (Exh. SW-14, págs. 5-11).

Durante el diseño detallado del Proyecto, SCW determinará qué BMP de gestión de aguas pluviales se requieren dentro del sitio de la Estación Convertidora (Exh. SW-6, págs. 6-13). La Compañía indicó que el Proyecto emplearía medidas de desarrollo de bajo impacto que pueden incluir la preservación del espacio no desarrollado existente, sistemas de recolección de agua de lluvia, el uso de canales de drenaje a campo abierto, la instalación de sistemas de filtros de arena de calidad de agua subterránea y cuencas y filtros de manejo de aguas pluviales (Exh. SW-6 en 6-13 a 6-14).

La Compañía sostuvo que el sitio de la Estación Convertidora en este sitio industrial no incluye trabajos dentro de las áreas de las Zonas I y II de MassDEP, áreas de protección de boca de pozo, áreas de recarga de agua dulce o posibles suministros públicos de agua (Exh. SW-6, págs. 6-9). La Compañía señaló que diseñaría actividades de construcción para evitar impactos potenciales a los recursos locales de aguas subterráneas y superficiales e implementaría los requisitos del Permiso General de Construcción del NPDES y las BMP para proteger los recursos hídricos (Exh. SW-6, págs. 6-9).

vi. Prevención y contramedidas de derrames en tierra

SCW preparará un Plan de Prevención, Control y Contramedidas para Derrames ("SPCC") de acuerdo con las reglas y regulaciones establecidas en NPDES (Exhs. SW-1, en 5-7; EFSB- W-12, en 1). El Plan SPCC cubrirá todos los aspectos de la construcción y las operaciones del Proyecto que potencialmente podrían resultar en la liberación de contaminantes (Exh. EFSB-W-12, en 1). La Compañía presentará el plan a MassDEP y a la EPA como parte del SWPPP del Proyecto para la construcción de las instalaciones terrestres en Brayton Point

(Exh. EFSB-W-12, en 1). Además, la Compañía

establecer procedimientos para el reabastecimiento de combustible de los equipos de construcción durante las consultas con MassDEP (Exh. SW-1, págs. 5 y 7).

SCW desarrollaría el Plan SPCC para las cantidades de fluido dieléctrico almacenadas en su Estación Convertidora durante la operación, de conformidad con 40 C.F.R. Parte 112 de la Ley Federal de Agua Limpia (Exh. EFSB-W-12, en 1). La Tabla 16 proporciona un inventario representativo del equipo de la Estación Convertidora que se espera que contenga fluido dieléctrico, combustible, aceites y otros fluidos que se almacenarían en la contención de almacenamiento primario con medidas de contención secundarias según sea necesario y factible (Exh. EFSB-W-15, en 1). De acuerdo con SCW, dimensionará una contención secundaria para albergar el volumen de combustible, aceite y otros fluidos, además de un margen de seguridad adicional para compensar el agua de lluvia (Exh. EFSB-W-15, en 1). La Compañía explicó que el Plan SPCC describirá el fluido dieléctrico almacenado en la Estación Convertidora durante la operación de conformidad con 40 C.F.R. Parte 112 de la Ley Federal de Agua Limpia (Exh. EFSB-W-12).⁵³ La Compañía colocará kits de contención de derrames y accesorios de control de derrames en la Estación Convertidora en caso de derrames o fugas inadvertidas, incluidas almohadillas absorbentes, bermas temporales, calcetines absorbentes, bandejas de goteo, tapas/tapones de drenaje, neutralizadores apropiados y contenedores de sobreempaque (Exh. SW-1, págs. 5 y 7). El SCW capacitaría a los operadores en el uso y despliegue de equipo de control de derrames (Exh. SW-1, págs. 5 y 7).

El Plan SPCC abordará las cantidades de fluido dieléctrico almacenado en la Estación Convertidora durante su operación y cubrirá todos los aspectos de la construcción y las operaciones del Proyecto que potencialmente podrían resultar en la liberación de contaminantes (Exh. EFSB-W-12, en 1). La Compañía capacitará a los operadores en el uso y despliegue de dichos equipos de prevención de derrames (Exh. SW-6, págs. 9-6).

⁵³ 40 C.F.R. § 112.8(c)(2) Requiere lo siguiente para la contención secundaria de petróleo y materiales peligrosos: Las instalaciones deben Construir todas las instalaciones de contenedores de almacenamiento a granel para proporcionar un medio secundario de

contención para toda la capacidad del contenedor individual más grande y suficiente francobordo para contener las precipitaciones. Guía de la EPA para "suficiente francobordo" para ciertos sistemas de tanques que almacenan o tratan desechos peligrosos es la cantidad necesaria para contener la precipitación de un evento de tormenta de 25 años y 24 horas, lo que permite flexibilidad para condiciones climáticas variables (67 FR 47117, 17 de julio de 2002).

Tabla 16. Almacenamiento de líquidos a granel en la estación convertidora.

Equipment Type	Quantity	Volume per Unit (gal)	Total Volume (gal)
Main transformer	4	15,000	60,000
Auxiliary transformer	2	2,000	4,000
Station service transformer	2	600	1,200
Valve cooling (uses a deionized water and glycol mix)	1	700	700
Capacitor bank, 20 Mva (if required)	1	90	90

Fuente: Exh. EFSB-W-15, en 1.

vii. Campos magnéticos

Los campos magnéticos en la estación convertidora están directamente relacionados con la función principal de la estación convertidora: la conversión de la energía HVDC de los cables de exportación a la energía HVAC para permitir la interconexión de la red a la infraestructura de transmisión existente (Exh. SW-1, págs. 1-4).

En consecuencia, la magnitud y los tipos de campos magnéticos (CA y CC) en la Estación Convertidora reflejan las corrientes eléctricas en los cables que fluyen hacia y desde esta estación (Exh. SW-1, en 5-25 a 5-26). Véase también el análisis de los campos magnéticos para los cables terrestres y la interconexión de la red (Sección VI.D.1.b.vii(B)).

viii. Capítulo 91 y los humedales

SCW sostiene que la huella de la Estación Convertidora no se encuentra dentro del Capítulo 91 y la jurisdicción de las áreas de recursos de humedales (Exh. SW-1, págs. 5-3). La Compañía no observó ni identificó humedales con vegetación potencialmente jurisdiccionales o áreas de aguas abiertas dentro de la huella de la Estación Convertidora en Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 5-3).

El Comité de las Armas Silvestres declaró que la zona del proyecto de tierras altas no atravesaría ni el hábitat prioritario ni el hábitat estimado de especies raras (Exh. SW-1, en 4-32, 4-36, 5-6). SCW continuaría determinando medidas para evitar, minimizar y mitigar los recursos históricos y arqueológicos terrestres dentro del área del Proyecto en consulta continua con las Tribus, BOEM y MHC a través del proceso de la Sección 106 y de otra manera (Exh. SW-14,

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
págs. 8 a 12).

Página 157

ix. Tráfico

La Compañía finalizará el TMP antes de la construcción, pero después de que la Compañía haya definido más claramente sus actividades de construcción y el tráfico asociado (Exh. EFSB-T-9, en 1).

SCW estimó que el tráfico diario de construcción en el sitio requeriría menos de medio acre de espacio para acomodar el estacionamiento (Exh. EFSB-T-15, en 1). La Compañía señaló que la parcela de la Estación Convertidora permitiría un espacio adecuado para acomodar el área de estacionamiento del contratista en el sitio de construcción (Exh. EFSB-T-15, en 1). La Compañía trabajará con Brayton Point LLC para acomodar el estacionamiento de contratistas en el sitio; y alentar a los trabajadores de la construcción a compartir el automóvil (Exh. EFSB-T-15, en 1). Después de la construcción, la Compañía declaró que no dotaría de personal a las instalaciones de la Estación Convertidora, minimizando así el tráfico adicional, con visitas ocasionales de una tripulación de dos personas (Exh. EFSB-T-10, en 1).

x. Seguridad y protección

Como se indicó anteriormente, SCW diseñará, construirá y mantendrá el Proyecto de una manera que proteja la salud y la seguridad mediante el cumplimiento de todas las leyes y regulaciones federales, estatales y locales aplicables (Exh.

SW-1, en 5-61). La Compañía sostuvo además que todas las actividades de diseño, construcción y operación estarían de acuerdo con los estándares gubernamentales y de la industria aplicables, como el Código de Massachusetts para la Instalación y Mantenimiento de Líneas de Transmisión Eléctrica (220 CMR §§125.00 *et seq.*) y el Código Nacional de Seguridad Eléctrica (Exh. SW-1, en 5-61). La Compañía diseñará las instalaciones de acuerdo con las prácticas de ingeniería sólidas utilizando códigos de diseño establecidos y guías publicadas por, entre otros, el Departamento, el Instituto de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos, la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles, el Instituto Americano del Concreto y el Instituto Nacional Americano de Normas (Exh. SW-1, en 5-61). La Compañía afirma que requeriría que los contratistas cumplan con todas las regulaciones y protocolos de Dig Safe (Exh. SW-1, en 5-61).

Además, la Compañía sostuvo que después de la construcción de las instalaciones, marcaría claramente todas las estructuras de transmisión y las instalaciones de la Estación Convertidora con señales de advertencia para alertar al público sobre peligros potenciales (Exh.

SW-1, en 5-61). La Compañía declaró que ensamblará su

CMP y completar su ERP como parte del Sistema de Gestión de Seguridad General del Proyecto más cerca del inicio de la fase de construcción para incorporar y reflejar las condiciones actuales del sitio y los últimos planes de diseño de ingeniería (Exh. EFSB-W-20, página 1).

El Centro de Comercio de Brayton Point es un terreno industrial de propiedad privada y el acceso está restringido por motivos de seguridad (Exh. SW-6, págs. 13-17). La Compañía encerraría las nuevas instalaciones dentro de una valla de seguridad y tomaría medidas para garantizar la seguridad y restringir el acceso a la Estación Convertidora al personal autorizado, de acuerdo con todos los requisitos regulatorios y de la industria aplicables (Exh. SW-1, en 1-10, 5-57). Además, la Compañía se coordinaría con los otros propietarios, inquilinos y titulares de servidumbres en el sitio de Brayton Point, incluidos Brayton Point LLC, National Grid, Prysmian y Enbridge, y con la Ciudad de Somerset con respecto a medidas de seguridad y protección adicionales (Exh. SW-6, págs. 15-30). La Estación Convertidora requeriría el uso de iluminación de seguridad y de seguridad para los trabajadores durante la vida operativa del Proyecto (Exh. SW-6, págs. 13 y 13). La compañía señaló que, por lo general, hay algunas luces iluminadas por motivos de seguridad en los sensores del anochecer al amanecer, así como algunas en interruptores de detección de movimiento, dependiendo de la aplicación necesaria para el sitio (Exh. SW-6, págs. 13 y 14).

La Compañía sostiene que tomaría todas las medidas apropiadas para garantizar la seguridad y restringir el acceso a la Estación Convertidora al personal autorizado, de acuerdo con todos los requisitos regulatorios y de la industria aplicables (Resumen de la Compañía en 19). La Compañía declaró que tiene la intención de utilizar iluminación de seguridad, cercas de seguridad, letreros de advertencia y otras medidas de seguridad, según sea necesario y apropiado en la Estación Convertidora, durante la vida operativa del Proyecto propuesto (Informe de la Compañía en 189).

xi. Aumento del nivel del mar

Brayton Point es un sitio plano de terrenos baldíos en una península de tierra rodeada por la bahía de Mount Hope al sur, el río Lee al oeste, el río Taunton al este y la ruta interestatal 195 al norte (Exh. SW-1, págs. 3-3). Se identifica que el proyecto tiene una alta calificación de exposición basada en la ubicación del proyecto para los siguientes parámetros climáticos: aumento del nivel del mar/marejada ciclónica, precipitación extrema (inundaciones urbanas/fluviales) y calor extremo (Exh. SW-6, en 12-3). Sobre la base de la

45 años de vida útil identificados para el proyecto y la criticidad de los componentes terrestres del proyecto,

la Herramienta de Estándares de Diseño de Resiliencia Climática ("RMAT Tool") del Equipo de Acción Masiva Resiliente ("RMAT") recomienda un horizonte de planificación de 2070 y un período de retorno asociado con un evento de tormenta de 200 años (0.5 por ciento de probabilidad) al diseñar los componentes terrestres del Proyecto relacionados con el aumento del nivel del mar, y un evento de tormenta de 50 años (2.0 por ciento) para los componentes terrestres del Proyecto para precipitaciones extremas (Exh. SW-6, en 12-3).

(A) Descripción de la herramienta RMAT

La herramienta RMAT solicita a los usuarios que ingresen información del proyecto. Sobre la base de estos aportes del usuario y la ubicación del proyecto, la herramienta determina una calificación preliminar de exposición climática para el proyecto en general, según el peligro climático: aumento del nivel del mar y marejada ciclónica, precipitación extrema (urbana y fluvial) y calor extremo. Esta calificación, combinada con las consecuencias del impacto de la falla de ese activo (determinada por las respuestas de los usuarios a una serie de preguntas), informa una evaluación preliminar del riesgo climático para cada activo, por peligro climático.⁵⁴

La salida de exposición climática de la herramienta RMAT proporciona una evaluación preliminar de si el sitio del proyecto y los activos subsiguientes están en riesgo de exposición a los impactos de eventos de amenazas naturales y/o impactos futuros del cambio climático para cada uno de los parámetros climáticos, calculando una de las siguientes salidas de exposición para cada parámetro climático: No expuesto, Baja exposición, Exposición moderada o alta exposición. La puntuación preliminar de la exposición climática se calcula sobre la base del análisis espacial SIG de la ubicación del proyecto.⁵⁵

⁵⁴ Ver https://resilient.mass.gov/rmat_home/designstandards/.

⁵⁵ Una puntuación de alto riesgo no indica necesariamente un proyecto "arriesgado". Por ejemplo, una barrera contra inundaciones costeras puede recibir una puntuación de alto riesgo, pero eso se basa en la exposición del proyecto y el impacto si ese activo falla. Se recuerda a los usuarios de los resultados de la herramienta RMAT que consideren si el proyecto modelado puede incorporar activos que mitiguen los riesgos climáticos o si deben considerar reubicar sus activos en una ubicación menos expuesta. Ver también: https://eea-nascaum-datos-servicios-activos-prd.s3.amazonaws.com/cms/GUIDELINES/V1.2_SECTION_3.pdf#page=7.

La herramienta RMAT aprovecha el Modelo de Riesgo de Inundación de la Costa de Massachusetts ("MC-FRM") en su modelo de evaluación de inundaciones.⁵⁶ El MC-FRM es una representación precisa del riesgo de inundación porque es:

- un modelo dinámico que incluye los procesos críticos asociados con las inundaciones inducidas por tormentas (vientos, olas, formación de olas, marejadas ciclónicas, subida y desbordamiento de olas, etc.);
- calibrado para los eventos de tormentas históricas que impactaron Massachusetts con datos y mediciones observados de aguas altas;
- resolución lo suficientemente alta como para capturar las trayectorias de las inundaciones en topografías urbanas complejas;
- un modelo que incluye tanto huracanes como huracanes del noreste en condiciones climáticas cambiantes; y
- capaz de capturar el efecto neto de diferentes tipos de tormentas, magnitudes y frecuencias.⁶²

(B) Aplicación de la herramienta RMAT al proyecto

Se proporcionan proyecciones futuras del nivel del mar para la costa de Massachusetts en estaciones de mareógrafos establecidas con registros a largo plazo y en Newport, Rhode Island, la estación de información más cercana a la llegada a tierra del Proyecto en Brayton Point (SW-1, en 5-48). Utilizando la herramienta RMAT, se proyecta que el aumento esperado del nivel del mar desde la estación de registro más cercana, en Newport, Rhode Island, aumente 2,4 pies por encima de la marea alta media en 2050 y 4,2 pies en 2070 (Exh. SW-1, págs. 5-48).

⁵⁶

Ver: <https://www.woodsholegroup.com/innovation/massachusetts-coast-flood-risk-model/>.

Tabla 17: Información de ubicación de Newport, Rhode Island.

Newport, RI

The value highlighted in green is the projected value corresponding to the decade and scenario currently selected on the map. For more information about these sea level rise projections, please review the [metadata documentation](#).

Scenario	Relative mean sea level (feet NAVD88) for Newport, RI									
	2020	2030	2040	2050	2060	2070	2080	2090	2100	
Intermediate	0.4	0.7	1	1.4	1.9	2.4	2.9	3.5	4	
Intermediate High	0.6	0.9	1.3	1.8	2.3	2.9	3.6	4.4	5.1	
High	0.8	1.3	1.8	2.4	3.2	4.2	5.2	6.5	7.7	
Extreme	0.9	1.5	2.2	3.1	4.2	5.5	6.9	8.5	10.3	

Fuente: Exh. SW-1, en 5-48.

SCW declaró que la ruta terrestre del río Lee se mantiene por encima de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies (Exhs. SW-1, en 5-8; EFSB-W-3, en 1). Un segmento corto de la ruta del río Lee en el lugar donde tocó tierra estaría por debajo de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 6.0 pies (Exh. SW-1, en 5-8) en la década de 2070 en un escenario de exposición extrema, o en algún momento durante la década de 2080 en un escenario de exposición "alta" de acuerdo con los resultados del modelado RMat de la Tabla 17, utilizando las proyecciones de aumento del nivel del mar de Newport, Rhode Island, como la estación más cercana a la Estación Convertidora y un modelo para Brayton Point (Exh. SW-1, págs. 5-48). Además, bajo el modelo de flujo de tormentas terrestres, una pequeña porción de la llegada a tierra de la Ruta del Río Lee experimentaría flujos terrestres bajo condiciones de huracán de Categoría 1 o más grandes en las condiciones actuales del nivel del mar, con toda el área de Brayton Point inundada en un huracán de Categoría 4 o superior (Exh. SW-1, págs. 5-8). Con el aumento del nivel del mar, la Compañía espera que el flujo terrestre asociado con los huracanes empeore (es decir, se extienda más hacia el interior) (Exh. SW-1, págs. 5-8).

La ruta del río Taunton también se mantiene por encima de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies, y además se mantendría por encima de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 6.0 pies (Exh. SW-1, págs. 5-8). SCW estima que la ruta del río Taunton puede experimentar un flujo terrestre bajo un huracán de categoría 3 o superior bajo las condiciones actuales del nivel del mar (Exh. SW-1, págs. 5-8). Por lo tanto, la Compañía estima que la inundación para la Ruta del Río Taunton es ligeramente menos probable que para la Ruta del Río Lee (Exh. SW-1, págs. 5-8).

Además, la elevación de RIM (superficie) de la Estación Convertidora, tal como está

diseñada actualmente, oscila entre 33.95 pies y 34.45 pies; y la elevación INVERT (fondo de la tubería) en la Estación Convertidora

oscila entre 28,65 pies y 30,5 pies en relación con las elevaciones del Datum Vertical de América del Norte ("NAVD88") (Exh. SW-2, Apéndice B, Dibujo C1-1). De hecho, el sitio de la Estación Convertidora HVDC está ubicado muy lejos de las posibles zonas de inundación asociadas con huracanes (Exh. SW-1, págs. 5 a 8). Sin embargo, mientras que los rangos de elevación de la Estación Convertidora están por encima del aumento proyectado del nivel del mar en las décadas de 2070 y 2080 (según la Tabla 17 anterior), Brayton Point aún estaría sujeto a inundaciones por huracanes (Exh. SW-1, págs. 5-8). Se esperaría que el aumento del nivel del mar y el flujo terrestre asociado con los huracanes empeoren (es decir, empujen más hacia el interior) y las áreas más bajas pueden experimentar flujo terrestre con menor intensidad de tormenta (Exh. SW-1, págs. 5-8). La compañía declaró que los cables de exportación en tierra y en alta mar y los TJB estarán diseñados para resistir la inmersión y operar en agua salada (Exh. SW-6, en 12-3). La estación convertidora HVDC se diseñará para tolerar temperaturas del aire altas y muy fluctuantes, entre otras medidas, como se analiza más adelante (Exh. SW-6, en 12-3).

c. Posiciones de las partes

i. Ciudad de Somerset

Como se discutió anteriormente (ver Sección VI.C.3.c.i), la Ciudad de Somerset declara que en general apoya el Proyecto (Informe de la Ciudad en 1); sin embargo, la Ciudad solicita que la Junta de Emplazamiento apruebe el Proyecto sujeto a condiciones, que abordan una variedad de cuestiones integradas de impacto ambiental y de salud pública marina y de tierras altas (Resumen de la Ciudad en 2).

ii. Respuesta de la empresa

Como se ha señalado anteriormente (véase la sección VI.C.3.c.ii), SCW afirma que ha asumido numerosos compromisos en relación con la minimización de los impactos ambientales (Escrito de respuesta de la empresa, página 4).

Según la Compañía, muchos de esos compromisos declarados por SCW en su Escrito son los mismos que los propuestos por el Municipio en su Escrito (Escrito de Respuesta de la Compañía en 4). Cuando hay divergencias entre las condiciones de la Ciudad y los compromisos de la Compañía, la Compañía afirma que confía en que esas divergencias podrían resolverse en un

acuerdo mutuamente aceptable (Escrito de Respuesta de la Compañía en 4).

d. Análisis y Hallazgos sobre los Impactos Ambientales de las Estaciones Convertidoras

i. Calidad del aire

Al igual que con la construcción de cables terrestres, los impactos en la calidad del aire incluirían las emisiones de los vehículos de construcción, las emisiones de los equipos de construcción, la generación de polvo fugitivo durante la construcción, con impactos temporales y menores en la calidad del aire ambiente localizados en las áreas adyacentes a la construcción activa. La operación de la Estación Convertidora implicaría el uso de SF6. La Compañía cumplirá con las secciones aplicables de las Regulaciones de Control de la Contaminación del Aire de MassDEP. Aunque habría emisiones de contaminantes regulados relacionadas con la construcción durante la construcción de la Estación Convertidora, no habría impactos significativos a largo plazo en la calidad del aire previstos con la operación de la Estación Convertidora. El registro muestra que el contratista de construcción implementará medidas de control de la calidad del aire y el polvo en el sitio durante todo el período de construcción, incluidas entradas y salidas estabilizadas de la construcción, medidas de control de polvo, medidas de control de erosión y sedimentación y limitación del ralentí del motor. Sin embargo, se alienta a la Compañía a adoptar medidas para reducir los impactos en la calidad del aire de los vehículos de construcción, y a comprometerse a utilizar controles de emisiones para todos los vehículos de construcción en el sitio en un esfuerzo por minimizar las emisiones de los vehículos de construcción (Exh. SW-10, pág. 33).

En la sección VI.D.1.d.i anterior, la Junta de Emplazamiento requirió que la Compañía desarrollara y proporcionara un Plan de Gestión de la Calidad del Aire y trabajara con los abutters para minimizar los impactos acumulativos relacionados con la construcción. Con estas acciones, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía minimizaría y mitigaría los impactos en la calidad del aire del Proyecto.

ii. Ruido

El registro muestra que la Compañía cumplirá con las ordenanzas locales, restringiendo el Proyecto a no más de 55 dBA en los límites de las propiedades residenciales por la noche, y los requisitos de la Regulación de Ruido de la Calidad del Aire de MassDEP relacionados con el sonido operativo. Para la línea este de la propiedad a lo largo de Brayton Point Road (el peor de

los casos de ruido para las residencias cercanas), el registro muestra que se espera que el ruido audible producido por la estación convertidora sea de 41 dBA o menos.

El registro también muestra que se espera que el ruido producido por la Estación Convertidora esté por debajo del nivel de ruido permitido por la ordenanza de ruido de la Ciudad para la propiedad zonificada como Industrial (70 dBA), y disminuya con la distancia desde el sitio de la Estación Convertidora. Finalmente, el modelo de ruido de la Compañía indica que la operación de la Estación Convertidora no aumentaría el ruido en más de 10 dBA por encima de los niveles ambientales en ningún edificio habitado cerca de la propiedad, oscilando entre 5 y 9 dBA por encima del ambiente, dependiendo de la ubicación del muestreo.

La ciudad de Somerset argumenta que para abordar las preocupaciones sobre el ruido, la Junta de Emplazamiento podría imponer condiciones sobre las horas de operación y / o medidas de mitigación del ruido para las actividades que deben ejecutarse constantemente, y ordenar el cumplimiento de la Ordenanza de Ruido. El expediente muestra que la Compañía mitigará tanto el ruido de construcción como el ruido operacional operando equipos dentro de la Política de Ruido de MassDEP y el Estatuto de la Ciudad de Somerset; mantener el equipo en buen estado con silenciadores; encerramiento de equipos en funcionamiento continuo; el uso de un generador de bajo ruido para tirar y empalmar cables; y proteger o alejar los equipos ruidosos de lugares sensibles. La Compañía utilizaría además barreras acústicas si fuera necesario para cumplir con los requisitos de ruido aplicables y limitar las horas de operaciones de construcción para la mayoría de las actividades de construcción.

En la sección VI.C.3.d.ii.A anterior, la Junta Directiva requirió que la Compañía desarrollara el Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido como parte de su CMP y que cumpliera con ciertos horarios de construcción. Con la acción de mitigación de ruido descrita en este documento, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado el ruido de construcción y operación de la Estación Convertidora.

iii. Residuos peligrosos

El registro muestra que la Estación Convertidora está parcialmente delimitada al oeste por el área de la celda AUL 1A; la Compañía tiene la intención de ubicar, diseñar y construir la Estación Convertidora para evitar afectar el AUL. El expediente muestra además que los planes de URAM que prepara la Compañía abordarían las preocupaciones relacionadas con la construcción con respecto al material contaminante excavado o perturbado, y que el material contaminado excavado o perturbado relacionado con la construcción se gestionaría de conformidad con las disposiciones aplicables del MCP, 310 CMR 40.0045(5).

La ciudad de Somerset argumenta que la Compañía debe cumplir con los requisitos de permisos aplicables; gestionar el petróleo y los materiales peligrosos según el Plan de Contingencia de Massachusetts; y

tener un ERP para abordar , *entre otras cosas* , condiciones inesperadas que incluyen, entre otras: descubrimiento de contaminación o estructuras subterráneas imprevistas (por ejemplo, tambores enterrados, tanques de almacenamiento subterráneos, tuberías), derrames de petróleo o materiales peligrosos; y emergencias médicas o de incendio; y procedimientos de evacuación para residencias y negocios locales en caso de incendio o liberación importante de vapor. En la sección VI.C.3.d.i. (F) arriba, la Junta de Emplazamiento requirió que la Compañía incluyera en su ERP elementos que abordan los desechos peligrosos.

Con estas acciones de mitigación, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos de los desechos peligrosos del Proyecto en tierra.

iv. Visual e Iluminación

El registro muestra que la Estación Convertidora está proxima a la subestación de National Grid (dentro de un cuarto de milla), visible desde cuatro KOP dentro de las inmediaciones (dentro de 0.5 y 1.5 millas), y es una cuenca visual industrial existente. El expediente muestra que no hay normas de iluminación del cielo nocturno articuladas en los estatutos u ordenanzas existentes de la ciudad de Somerset; sin embargo, la Compañía planea coordinar con la ciudad de Somerset con respecto al esquema de iluminación para la Estación Convertidora.

La Estación Convertidora requeriría el uso de iluminación y cercas de seguridad durante la vida operativa del Proyecto, lo que también contribuye a la seguridad de los trabajadores que deban visitar el sitio. El registro muestra que, por lo general, se encienden algunas luces por razones de seguridad en sensores desde el anochecer hasta el amanecer y algunos interruptores de detección de movimiento, dependiendo de la aplicación necesaria para el sitio, pero que la mayoría de las luces se encenderían solo para situaciones de emergencia. El expediente muestra que esta iluminación de seguridad y de seguridad de los trabajadores causaría un cambio en la iluminación ambiental dentro de las inmediaciones de la Estación Convertidora. Para mitigar el deslumbramiento, la empresa rotaría los protectores de luz exterior a la posición óptima y utilizaría la iluminación de trabajo para las actividades de mantenimiento solo cuando fuera necesario.

Con estas acciones, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos visuales y de iluminación de la Estación Convertidora.

v. Gestión de aguas pluviales y suministro de agua

La Compañía diseñará y construirá un sistema de gestión de aguas pluviales para recoger la escorrentía dentro de la Estación Convertidora, de conformidad con el Manual de Aguas Pluviales de Massachusetts, los Estándares de Aguas Pluviales, el Permiso General de Construcción NPDES y el SWPPP. El registro muestra que el sistema de gestión de aguas pluviales del Proyecto descargaría al sistema de aguas pluviales existente de propiedad privada en Brayton Point, que es independiente del sistema municipal de la ciudad de Somerset. El expediente muestra además que gran parte del patio de maniobras de la Estación Convertidora recibiría un tratamiento superficial de piedra y escollera, y una superficie de patio de piedra triturada, que no constituiría una superficie impermeable adicional.

Brayton Point LLC presentó a la Comisión de Conservación de Somerset su NOI para el trabajo del sitio de aguas pluviales de Brayton Point, que incluye BMP de gestión de aguas pluviales dimensionadas con anticipación a un mayor redesarrollo del sitio de acuerdo con el Manual de Aguas Pluviales de Massachusetts.

Con respecto al suministro de agua, el registro muestra que el sitio de la Estación Convertidora no incluye trabajos dentro de las áreas de las Zonas I y II de MassDEP, áreas de protección de boca de pozo, áreas de recarga de agua dulce o posibles suministros públicos de agua. La Compañía diseñará actividades de construcción para evitar impactos potenciales a los recursos locales de aguas subterráneas y superficiales e implementará los requisitos del Permiso General de Construcción NPDES del Proyecto y las BMP para proteger los recursos hídricos.

Dada la falta de áreas de Zona I y II de MassDEP, áreas de protección de boca de pozo, áreas de recarga de agua dulce o posibles suministros públicos de agua, y las estrategias de construcción de la Compañía con respecto a los recursos hídricos, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado y mitigado los impactos del suministro de agua del Proyecto. Además, la Junta de Emplazamiento considera que con la implementación de la mitigación, la Compañía minimizaría y mitigaría los impactos de las aguas pluviales del Proyecto.

vi. Prevención y contramedidas de derrames en tierra

La Compañía desarrollará un Plan SPCC de acuerdo con las reglas y regulaciones establecidas bajo NPDES y presentará el plan a MassDEP y EPA como parte del SWPPP del Proyecto para la construcción de las instalaciones en tierra en Brayton Point. El expediente muestra que el

El plan SPCC y la respuesta a derrames en su ERP son parte del sistema de gestión de seguridad general del proyecto. El Plan SPCC abordará las cantidades de fluido dieléctrico almacenado en la Estación Convertidora durante su operación y cubrirá todos los aspectos de la construcción y las operaciones del Proyecto que podrían resultar en la liberación de contaminantes. La Compañía también colocará kits de contención de derrames y accesorios de control de derrames en la Estación Convertidora, incluyendo almohadillas absorbentes, bermas temporales, calcetines absorbentes, bandejas de goteo, tapas/taponés de drenaje, neutralizadores apropiados y contenedores de sobreempaque para su uso en caso de derrames o fugas. La Compañía capacitará a los operadores en el uso y despliegue de dichos equipos de prevención de derrames. En la sección VI.C.3.d.i. (F) arriba, la Junta de Emplazamiento requirió que la Compañía incluyera en su ERP elementos que abordaran la respuesta a derrames.

El registro muestra que la Compañía inventariará y contendrá el combustible, aceites y otros fluidos almacenados en instalaciones en tierra en contención de almacenamiento primario con medidas y dispositivos de contención secundarios cuando sea necesario. La compañía se comprometió a dimensionar la contención secundaria para albergar el volumen de combustible, aceite y otros fluidos, además de un margen de seguridad adicional para compensar el agua de lluvia. Específicamente, la Compañía cumplirá con 40 CFR Parte 112 de la Ley Federal de Agua Limpia, que requiere que la contención secundaria de petróleo y materiales peligrosos tenga suficiente capacidad para la contención primaria, además de la precipitación relacionada con un evento de tormenta de 25 años y 24 horas.

Dada la coordinación y revisión estatal y federal del desarrollo del Plan SPCC en desarrollo, la puesta en escena del equipo de respuesta a derrames en el lugar y la capacitación sobre el uso de este equipo, y los planes de contención e inventario de líquidos a granel de la Compañía, la Junta de Emplazamiento considera que con las medidas de mitigación descritas en este documento, la Compañía ha abordado adecuadamente las estrategias de prevención y contramedidas de derrames en tierra.

vii. Campos magnéticos

El registro muestra que MF está asociado tanto con los cables terrestres que ingresan como con la línea de interconexión a la red que sale de la estación convertidora. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que realice y presente un estudio de MF de la Estación Convertidora, una vez que el Proyecto esté completamente instalado y sea capaz de entregar

aproximadamente 1,200 MW de energía, para cuantificar los niveles de MF.

Las mediciones deben realizarse en lugares representativos alrededor de la estación convertidora.

viii. Capítulo 91 y los humedales

El expediente muestra que la Estación Convertidora no está ubicada dentro de un terreno bajo la jurisdicción del Capítulo 91. El registro también muestra que no hay humedales con vegetación o aguas abiertas dentro de la huella de la Estación Convertidora del Proyecto en Brayton Point. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos del Capítulo 91 y de los recursos de los humedales se minimizan para la Estación Convertidora.

ix. Tráfico

Como se describe para la construcción, construcción y operación de las instalaciones del Proyecto, incluida la Estación Convertidora, no generaría un impacto significativo en el flujo de tráfico y la seguridad en el diseño de la carretera estatal de MassDOT que colinda con la propiedad de Brayton Point, y hay un estacionamiento adecuado en el lugar para las operaciones tanto de construcción como de las instalaciones. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado los impactos potenciales del tráfico en tierra y la gestión del estacionamiento.

x. Seguridad y protección

La Compañía diseñará, construirá y mantendrá el Proyecto de una manera que proteja la salud y la seguridad mediante el cumplimiento de las leyes y regulaciones federales, estatales y locales aplicables. El registro muestra además que todas las actividades de diseño, construcción y operación estarían de acuerdo con los estándares gubernamentales y de la industria aplicables. El expediente muestra que el Sistema de Gestión de Seguridad de la Compañía estaría implementado y en pleno funcionamiento antes de que comiencen las actividades de construcción. La Compañía también marcará claramente con señales de advertencia todas las estructuras de transmisión y las instalaciones de la Estación Convertidora después de la construcción de las instalaciones para alertar al público sobre peligros potenciales.

Dadas las estrategias propuestas por la Compañía para facilitar la seguridad en el sitio a través del cumplimiento de las leyes, regulaciones y estándares de salud y seguridad pertinentes, el desarrollo y la implementación oportuna de un Sistema de Gestión de Seguridad integral, medidas de seguridad y

planificación de respuesta a emergencias, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha minimizado los impactos de seguridad de la Estación Convertidora.

xi. Aumento del nivel del mar

La herramienta RMAT muestra que el aumento del nivel del mar modelado para los activos del proyecto de recalada y en tierra, como la estación convertidora, debe diseñarse con un horizonte de al menos el año 2070, dada la vida útil de 45 años del proyecto. El registro también muestra que la Ruta del Río Lee permanece por encima de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies, pero un segmento corto de la ubicación de la llegada a tierra estaría por debajo de los niveles de inundación con un aumento del nivel del mar modelado de 6.0 pies. El registro muestra que la ruta del río Taunton se mantiene por encima de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies y un aumento del nivel del mar de 6.0 pies.

El registro muestra que las inundaciones asociadas con huracanes para la ruta del río Taunton son ligeramente menores que las inundaciones esperadas para la ruta del río Lee bajo las condiciones actuales del nivel del mar. Con base en el modelo del flujo de tormentas terrestres, un segmento corto de la ruta del río Lee en el lugar donde tocó tierra estaría por debajo de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 6.0 pies en la década de 2070 en un escenario de exposición extrema, o en algún momento durante la década de 2080 en un escenario de exposición "alta". La ruta del río Taunton puede experimentar un flujo terrestre bajo un huracán de categoría 3 o más grande bajo las condiciones existentes del nivel del mar. El POI de Brayton Point quedaría completamente inundado en huracanes de categoría 4 o más grandes. Sin embargo, los cables terrestres están diseñados para funcionar incluso cuando están sumergidos y, por lo tanto, serían resistentes, confiables e impermeables a las inundaciones costeras y al aumento del nivel del mar.

El registro muestra que la Compañía ha tomado medidas para ayudar a garantizar la adaptación y resiliencia al cambio climático del Proyecto a través del diseño del Proyecto. Específicamente, la Compañía ha ubicado la Estación Convertidora HVDC en tierra fuera de las áreas identificadas como vulnerables al aumento del nivel del mar y las inundaciones costeras. El registro muestra que el sitio de la estación convertidora HVDC propuesta se encuentra fuera de los límites de un aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies, y el sitio propuesto de la estación convertidora HVDC se encuentra fuera de las zonas de inundación mapeadas. El registro

muestra que los cables de exportación en tierra y en alta mar y los TJB estarán diseñados para resistir la inmersión

y funcionaba en agua salada. El registro muestra que la estación convertidora HVDC estaría diseñada para tolerar temperaturas del aire altas y ampliamente fluctuantes, entre otras medidas.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que informe a la EFSB cada cinco años con actualizaciones sobre las últimas proyecciones sobre el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones y proponga cualquier medida de mitigación adicional necesaria para abordar dichos riesgos. La Junta considerará si ordena al solicitante que implemente medidas de mitigación adicionales en ese momento.

La Junta de Emplazamiento considera que con las medidas de mitigación anteriores, la Estación Convertidora y las partes terrestres del Proyecto minimizarían y mitigarían efectivamente los impactos del aumento del nivel del mar.

e. Conclusión sobre los impactos ambientales de las estaciones convertidoras

La Compañía ha evaluado los impactos ambientales de la construcción, operación y mantenimiento de su Estación Convertidora propuesta para el Proyecto. Si bien es inevitable cierto grado de impactos durante la construcción, la Compañía ha proporcionado un análisis exhaustivo de dichos impactos, y los ha evitado o minimizado, cuando ha sido posible, y ha asumido compromisos significativos para la protección y preservación del medio ambiente en tierra. El registro demuestra que la Compañía ha abordado adecuadamente las preocupaciones del público sobre la protección del suministro de agua, la calidad del aire, el control del ruido, la gestión de desechos peligrosos, la prevención y contramedidas de derrames en tierra, el control visual y de iluminación, la gestión de aguas pluviales, MF, Capítulo 91 y humedales, tráfico, seguridad y compatibilidad del Proyecto con los usos de la tierra adyacentes, y ha desarrollado planes para mitigar adecuadamente estos impactos

E. Costar

La compañía declaró que la ruta del río Lee tiene factores clave que reducen su costo general, incluida la ubicación conjunta con las actividades comerciales existentes y la ubicación conjunta dentro del National Grid ROW (Exh. SW-1, en 4-36 a 4-37). Específicamente, SCW declaró que la Ruta del Río Lee no afectaría a ninguna carretera pública ni al acceso al sitio de Brayton Point, lo que reduciría los costos de construcción (Exh. SW-1, págs. 4-36). En contraste, la Ruta del Río Taunton cruzaría el ROW existente de la Red Nacional para llegar al sitio de la

Estación Convertidora, lo que requeriría un aumento adicional.

coordinación y costos con respecto a las servidumbres y la construcción (Exh. SW-1, en 4-37). Por último, según la Compañía, no habría diferencia en los costos operativos previstos entre las dos opciones de ruta (Exh. EFSB-C-1). El costo total de la ruta del río Taunton es un 10.6 por ciento más alto que el costo de la ruta del río Lee; sin embargo, el costo de la ruta del río Taunton es solo 8.1 por ciento más alto que el costo total de la Ruta del Río Lee cuando se tiene en cuenta el aspecto de Variación Notada del Proyecto (Exh. SW-1, Apéndice G).

La Junta de Emplazamiento considera que la Ruta del Río Lee es ligeramente preferida sobre la Ruta del Río Taunton debido a su menor costo. Este hallazgo de costos también es complementario con las características ambientales de la Ruta del Río Lee, encontradas anteriormente, demostrando una ruta ambiental y económicamente superior a las otras opciones identificadas.

F. Fiabilidad

Como parte de su análisis de rutas, SCW examinó la confiabilidad de la Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton (Exh. SW-1, en 4-37). La Compañía sostuvo que no existen diferencias reales de confiabilidad entre las dos rutas (Exh. SW-1, en 4-37). Sin embargo, para las partes de las rutas en alta mar, hay algunos factores que hacen que la ruta del río Lee sea más confiable (Exh. SW-1, en 4-37). Específicamente, la Ruta del Río Taunton presentó mayores riesgos para la integridad de un cable submarino enterrado debido al cruce de un canal de navegación dragado y una cuenca de giro dragada, ninguno de los cuales atraviesa la Ruta del Río Lee (Exh. SW-1, en 4-37). Además, la Compañía sostuvo que la ruta del río Taunton cruzaría un área más grande de acumulación de gas poco profundo cartografiada que la ruta de recalada de Lee Rive, lo que podría ocultar peligros geológicos adicionales enterrados y plantear un riesgo adicional para el rendimiento del cable y la integridad a largo plazo (Exh. SW-1, en 4-37). La Compañía afirma que reducir el riesgo de integridad de los Cables de Exportación Offshore o la exposición a otros impactos de terceros es fundamental para mantener la confiabilidad de los Cables de Exportación Offshore y, por extensión, la confiabilidad del Proyecto (Exh. SW-1, en 4-37). Por lo tanto, si bien la confiabilidad en tierra de las dos rutas no es significativamente diferente, la Junta de Emplazamiento considera que el componente en alta mar de la ruta del río Lee es más confiable que la ruta del río Taunton.

G. Conclusiones

La Junta de Emplazamiento considera que la Ruta del Río Lee, incluida su Variación Observada, es superior a la Ruta del Río Taunton (y la Variación Observada) con respecto a proporcionar un suministro de energía confiable para el Commonwealth, con un impacto mínimo en el medio ambiente, al costo más bajo posible y permitiendo la expansión futura de la electricidad del Proyecto de una manera ambientalmente racional y rentable. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía proporcionó suficiente información para permitir que la Junta determine si el Proyecto ha logrado un equilibrio adecuado entre el costo, la confiabilidad y los impactos ambientales. La Junta de Emplazamiento considera que con la implementación de las condiciones especificadas y la mitigación presentadas anteriormente, y el cumplimiento de todos los requisitos locales, estatales y federales, los impactos ambientales del Proyecto a lo largo de la Ruta del Río Lee, la Estación Convertidora y la Interconexión de la Red se minimizarían.

VII. COHERENCIA CON LAS POLÍTICAS DEL COMMONWEALTH

A. Norma de revisión

G.L. c. 164, § 69J requiere que la Junta de Emplazamiento determine si los planes para la construcción de las nuevas instalaciones del solicitante son consistentes con las políticas actuales de salud, protección ambiental y uso y desarrollo de recursos adoptadas por el Commonwealth. GCEP en 206; Park City Wind con 158; Sudbury-Hudson en 183-184.

B. Posición de la empresa⁵⁷

1. Políticas de Salud

La Compañía sostiene que el Commonwealth reconoce que un servicio eléctrico confiable es esencial para la salud humana, citando la Ley de Reestructuración de Servicios Eléctricos de 1997 ("Ley de Reestructuración"): "el servicio de electricidad es esencial para la *salud* y el bienestar de todos los residentes

⁵⁷ El Municipio no tomó una posición sobre la consistencia del Proyecto con las políticas del Estado Libre Asociado en su Escrito.

de la Commonwealth . . . un servicio eléctrico confiable es de suma importancia para la seguridad, la *salud* y el bienestar de los ciudadanos y la economía de la Commonwealth..."

(Escrito de la Compañía en 209-210, Citando

c. 164 de las Leyes de 1997 § 1(h) (énfasis añadido)). La Compañía también cita a West Roxbury-Needham en 74, en el que la Junta declaró que un servicio eléctrico confiable es esencial para la *salud* de los ciudadanos de la Commonwealth; por lo tanto, una mejora en la confiabilidad resultará en *beneficios para la salud* (énfasis añadido).

El proyecto respaldará un servicio eléctrico confiable, afirma la compañía, al proporcionar 1.200 MW de energía renovable limpia al sistema de transmisión regional de Nueva Inglaterra en un punto de interés cerca de los centros de carga (Informe de la compañía en 210). Además, la Compañía declara que el servicio eléctrico confiable que proporcionará el Proyecto mejorará la seguridad energética de la región durante los meses de invierno, cuando más se necesita en la futura red (Informe de la Compañía en 210, citando Exhs. SW-1 en 1-14; EFSB-CPC-1 en 2; EFSB-N-1(S1)(1) en 9; EFSB-N-4(S1)(1) en 6-8). La empresa enfatiza la necesidad de generación de energía adicional durante los meses de invierno al afirmar que los estados de Nueva Inglaterra y la Comisión Federal Reguladora de Energía ("FERC") han aumentado su enfoque en la necesidad de seguridad energética en la región dados los problemas con las limitaciones de los gasoductos de gas natural y la dependencia del gas natural, especialmente en los meses de invierno (Informe de la Compañía en 210 n.33).⁵⁸

La reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos, representa la Compañía, también afectará positivamente la salud de los residentes de la Commonwealth (Informe de la Compañía en 210). Según la empresa, entre los contaminantes atmosféricos que se reducirán se encuentran el CO₂, el NO_x y el SO₂, todos ellos perjudiciales para la salud humana (Informe de la empresa en 210). Específicamente, afirma la Compañía, se anticipa que el Proyecto evitará 2.3 millones de toneladas por año ("tpy") de CO₂, 945 tpy de NO_x y 1,235 tpy de SO₂ (Company Brief en 210, citando Exhs. SW-1 en 1-14, Cuadro 1-3; SW-6 en 5-7).

La Compañía cita el precedente de la Junta de Emplazamiento para respaldar su afirmación de que la Junta puede considerar si el Proyecto cumplirá con los estándares establecidos por otras leyes federales y estatales y estándares de la industria que promueven la salud pública (Informe de la Compañía en 212, citando a Sudbury Hudson en 109,

⁵⁸

La Compañía declara que estas preocupaciones se expresan en el Expediente

No. AD22-9-000 (Escrito de la Compañía en 210 n.33).

Viento de la Viña en 127). La Compañía declara que todas las actividades de diseño, construcción y operación se llevarán a cabo de acuerdo con las regulaciones aplicables y los estándares de la industria (Escrito de la Compañía en 212, citando 220 CMR 125 et seq.; Ej. EFSB-CM-26). Además, la Compañía declara que el Proyecto "será diseñado" de acuerdo con los códigos y guías emitidos por el Departamento y varias organizaciones profesionales de ingeniería (Company Brief en 212, 213, citando Exhs. EFSB-RS-15 en 1; EFSB-S-5 en 1-3; EFSB-S-4 en 1-3; EFSB-CM-16 en 1-2). Una vez que el proyecto esté operativo, afirma la Compañía, estará sujeto a la regulación de FERC, la Corporación de Confiabilidad Eléctrica de América del Norte, el Consejo Coordinador de Energía del Noreste e ISO-NE (Informe de la Compañía en 213). La Compañía sostiene que la regulación de estas entidades garantizará que la salud y la seguridad del público estén protegidas (Informe de la Compañía en 213).

2. Políticas de Protección del Medio Ambiente

a. Políticas de cambio climático

La Compañía confía en la promesa del Proyecto de entregar 1,200 MW de energía eólica para respaldar su posición de que su construcción sería consistente con las políticas del Estado Libre Asociado (Informe de la Compañía en 208, 213, 222). Estas políticas incluyen, según la Compañía, la Ley Relativa a las Comunidades Verdes (c. 169 de las Leyes de 2008); la GWSA; Ley de Promoción de la Diversidad Energética (c. 188 de las Leyes de 2016); Una Ley para Promover la Energía Limpia (c. 227 de las Leyes de 2018); la Ley de la Hoja de Ruta; la Ley 59 de Energía Eólica Marina de 2022; el CECP 2050; la Hoja de Ruta de Descarbonización 2050; y la Política de Cero Neto (Informe de la Compañía en 208, 222, citando Exh. EFSB-CPC-2). La Compañía sostiene que el Proyecto es clave para el logro exitoso de las sólidas políticas de Massachusetts que promueven la energía renovable y limpia y mitigan los impactos del cambio climático a través de la reducción de GEI (Informe de la Compañía en 209, citando Exhs. EFSB-CPC-1; EFSB-CPC-2; EFSB-N-3; EFSB-N-1(S2)(1) en 5-10; EFSB N-1(S1)(1) en 9, 16). En particular, la Compañía enfatiza la consistencia del Proyecto con la Ley de Energía Eólica Marina de 2022 que, según la Compañía, codifica el objetivo de la Commonwealth de adquirir 5,600

⁵⁹ Ver Ley de Energía Eólica Marina, Capítulo 179 de las Leyes de 2022.

MW de energía eólica marina para 2027 (Informe de la compañía en 222, citando la Ley de Energía Eólica Marina en §§ 4-19 y 60-62).

La Compañía sostiene que cuando se complete el Proyecto, desplazará la energía generada por las instalaciones de combustibles fósiles, lo que resultará en la eliminación de más de dos millones de toneladas métricas de emisiones de GEI anualmente (Informe de la Compañía en 209). La Compañía afirma que este logro sería equivalente a retirar cinco millones de automóviles de la carretera (Company Brief en 215, citando Exh. SW-1, págs. 6-9).

La reducción de las emisiones de GEI ayudará a combatir el cambio climático, afirma la Compañía, y por lo tanto es consistente con la GWSA, la Ley de Hoja de Ruta y la Política de Cero Neto (Informe de la Compañía en 214). La Compañía también cita el CECP 2050 que, según la Compañía, declaró que la energía eólica marina "será una piedra angular del suministro de energía de Massachusetts en las próximas décadas. . . permitiendo que la Commonwealth satisfaga su demanda de energía descarbonizada mientras sostiene el crecimiento económico" (Informe de la Compañía en 214, citando 2050 CECP en 7).

La Compañía declara que su adherencia al proceso MEPA demuestra la consistencia del Proyecto con las políticas ambientales del Estado Libre Asociado (Informe de la Compañía en 215, 216). La Compañía presentó un ENF, un DEIR, FEIR y SFEIR para el Proyecto ante MEPA, y el Secretario ha emitido certificados sobre cada uno de estos documentos (Company Brief en 215; Ej.

SW-15).⁶⁰ Además de la aprobación de MEPA, el Proyecto también obtendrá todas las aprobaciones, licencias y permisos ambientales aplicables (Escrito de la Compañía en 216, citando Exh. SW-1, en 6-3).

b. Plan de Ordenación Oceánica

La Compañía afirma que el Proyecto cumplirá con las disposiciones del Plan de Gestión Oceánica de Massachusetts ("OMP") (Resumen de la Compañía en 219). La Compañía declara que la OECC no se encuentra dentro de ninguna Área Prohibida de OMP (es decir, el Santuario Oceánico de Cape Cod) (Escrito de la Compañía en 219, citando Exhs. SW-6, a 52; SW-10). De acuerdo con la Compañía, todas las licencias, permisos y arrendamientos deben ser consistentes con el OMP en la mayor medida posible

⁶⁰ El Secretario emitió un certificado sobre el SFEIR el 15 de diciembre de 2023 (Exh. SW-15).

(Escrito de la Compañía, pág. 219).⁶¹ SCW afirma que su enfoque es coherente con este requisito (Company Brief, página 219, donde se citan las Exhs. SW-1 en 6-14 a 6-16; SW-6 en § 5).

La OMP establece estándares de ubicación y desempeño para proteger los recursos de SSU y las áreas en las que se concentra WDU (Escrito de la Compañía en 219, citando Exhs. SW-1, en 4-27; SW-6, en 5-2). De acuerdo con la Compañía, los proyectos de cable, como el que estamos considerando aquí, deben cumplir con los estándares de desempeño para, entre otras cosas, el hábitat de la ballena franca del Atlántico Norte, el fondo marino duro/complejo y el pasto marino (Escrito de la Compañía en 219-220, citando Exh. SW-6, en 5-3). La OMP y sus regulaciones permiten actividades en áreas de recursos de SSU, sostiene la Compañía, cuando no hay alternativas practicables menos dañinas, se han tomado todas las medidas factibles para evitar dañar los Recursos de SSU, como medidas de mitigación, y los beneficios públicos asociados con la actividad propuesta superan los perjuicios públicos para el recurso de SSU (Informe de la Compañía en 220).

La Compañía declara que el Proyecto cumplirá con estos requisitos (Resumen de la Compañía en 220, 221). Según la Compañía, la OECC evitará impactos en el hábitat de la ballena franca de América del Norte y en los lechos de zostera marina mapeados (Escrito de la Compañía en 220, citando Exh. SW-6, en 5-3, 8-7, 8-11 y Att. C). Además, sostiene la Compañía, el OECC se ubicará en un lecho marino fangoso y arenoso y, por lo general, evitará el lecho marino duro o complejo (Informe de la Compañía en 220, 221, citando Exhs. SW-11 en 1-13, 9-13, SW-6, en 5-2, 5-3). En consecuencia, concluye la Compañía, la "propuesta de [O]ECC mar adentro es la alternativa practicable menos dañina para el medio ambiente para el Proyecto" (Escrito de la Compañía en 220, citando Exhs. SW-1, en § 4.6; SW-6, en 5-2).

c. Política de Justicia Ambiental

La Petición de Construcción de la Compañía, las respuestas a la presentación de pruebas, el testimonio de la audiencia probatoria, las respuestas a las solicitudes de registros y los escritos, junto con las revisiones de MEPA que incluyeron presentaciones y certificados de ENF, DEIR, FEIR y SFEIR, proporcionaron amplia información sobre los aspectos de Justicia Ambiental ("EJ") del Proyecto. La información relacionada con EJ proporcionada por la Compañía incluyó: (1) requisitos legales, regulatorios y de políticas; (2) un análisis demográfico de las poblaciones de

J.A. en

⁶¹ Ver SW-1 - Prueba documental, páginas 6-14.

proximidad al Proyecto; (3) la participación/divulgación pública de la Compañía a las poblaciones de J.A.;

(4) Objetivos y acciones de diseño del proyecto relacionados con J.A.; (5) evaluación de los indicadores ambientales y de salud pública relacionados con la JM existentes en el área del Proyecto; (6) los impactos anticipados del Proyecto a las poblaciones de J.A. cercanas; (7) la propuesta de la Compañía para evitar, minimizar y mitigar el impacto ambiental relacionado con las poblaciones de J.A.; (8) beneficios ambientales, energéticos y socioeconómicos del Proyecto en general, y para las poblaciones de J.A. del área; y (9) la distribución de los beneficios y cargas energéticas y ambientales del Proyecto, de conformidad con los requisitos legales, regulatorios y de políticas relacionados con la JM. Véase, por ejemplo, Exhs. SW-1, en 5-41 – 5-49, 6-10 – 6-13; SW-2; SW-6; SW-7; SW-9; SW-10; SW-11; SW-12; SW-14; SW-15.

i. Requisitos legales, reglamentarios y de políticas de J.A.

La Compañía citó la Ley de Hoja de Ruta como la base de varias regulaciones y protocolos de agencias estatales relacionados con EJ (Exh. SW-1, en 5-26 – 5-27). La Compañía indicó que el Proyecto "es y será consistente" tanto con las directivas de J.A. de la Ley de Hoja de Ruta como con las regulaciones y protocolos de las agencias estatales que interpretan los diversos requisitos de J.A. en la Ley de Hoja de Ruta (Exh. SW-1, en 5-26 – 5-27, 6-10; Escrito de la Compañía, pág. 216). La Ley de Hoja de Ruta enmendó el proceso de MEPA en Massachusetts al ordenar que se requerirá un EIR para cualquier proyecto que pueda

causan daños al medio ambiente y se encuentra a menos de una milla de una población de J.A. SW-1, págs. 6-12).^{62,63}

La Ley de Hoja de Ruta identifica los "principios de justicia ambiental" y ordena a las agencias de Massachusetts⁶⁴ que consideren estos principios en sus decisiones de formulación de políticas (Exh. SW-1, págs. 6-12). La Compañía citó los principios de EJ como "aquellos 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, la discapacidad, la identidad de género, la orientación sexual, el origen nacional, la etnia o la ascendencia, las creencias religiosas o el dominio del idioma inglés, incluidos: (i) la participación significativa de todos

⁶² La Ley de la Hoja de Ruta de 2021 proporciona la siguiente definición: "Población de justicia ambiental" significa un vecindario que cumple con uno o más de los siguientes criterios: (i) el ingreso familiar medio anual no supera el 65 por ciento del ingreso familiar medio anual en todo el estado; (ii) las minorías comprenden el 40 por ciento o más de la población; (iii) el 25 por ciento o más de los hogares carecen de dominio del idioma inglés; o (iv) las minorías comprenden el 25 por ciento o más de la población y el ingreso medio anual del hogar del municipio en el que se encuentra el vecindario no supera el 150 por ciento del ingreso familiar medio anual en todo el estado; siempre que, sin embargo, para un vecindario que no cumpla con dichos criterios, pero una parte geográfica de ese vecindario cumpla con al menos un criterio, el secretario puede designar esa porción geográfica como EJ a petición de al menos 10 residentes de la porción geográfica de ese vecindario que cumpla con dichos criterios; siempre que, además, el secretario pueda determinar que un vecindario, incluida cualquier porción geográfica del mismo, no será designado como población de J.A. al determinar que: (A) el ingreso familiar medio anual de ese vecindario es mayor que el 125 por ciento del ingreso familiar promedio en todo el estado; (B) la mayoría de las personas mayores de 25 años en ese vecindario tienen 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 al aire libre construidos. St. 2021, c. 8, § 56.

⁶³ Para los proyectos que afectan la calidad del aire (al exceder un umbral de aire MEPA), se requiere un EIR si es probable que el proyecto cause daños al medio ambiente y está ubicado dentro de las cinco millas de una población de EJ (Exh. SW-1, en 6-12, n.25). Estas distancias de una milla y cinco millas de los límites del proyecto se denominan Área Geográfica Designada ("DGA") para la revisión de EJ (Exh. SW-1, págs. 6-12).

⁶⁴ La Junta de Emplazamiento ha reconocido previamente sus obligaciones generales en virtud de la Ley de Hoja de Ruta para aplicar los principios de J.A. en sus decisiones cuando dichos proyectos están próximos a las poblaciones de J.A. Ver, Certificado East

Eagle en 159.

las personas con respecto al desarrollo, la implementación y el cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas ambientales, incluidas las políticas sobre el cambio climático; y ii) la distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y de las cargas ambientales" (Exh. SW-1, págs. 6-12).

De conformidad con la Ley de Hoja de Ruta, la Oficina de MEPA publicó nuevas regulaciones y dos protocolos con respecto a los nuevos procedimientos de revisión de MEPA para evaluar los impactos del proyecto en las poblaciones de JM:

(1) el Protocolo de Participación Pública para las Poblaciones con Justicia Ambiental ("Protocolo de Participación Pública de J.A."); y (2) el Protocolo Provisional para el Análisis de los Impactos de los Proyectos en las Poblaciones de Justicia Ambiental ("Protocolo de Análisis de J.A.") (en conjunto, "Protocolos de J.A.") (Exh. SW-1, en 6-10, n.18). La Compañía señaló que las regulaciones de EJ entraron en vigencia el 24 de diciembre de 2014. 2021, y los Protocolos de J.A. entraron en vigor el 1 de enero de 2022 (Exh. SW-1, en 6-10, n.18).⁶⁵ De acuerdo con las nuevas regulaciones y protocolos, todos los proyectos con un DGA que abarque una o más poblaciones de J.A. deben tomar medidas para mejorar las oportunidades de participación pública para las poblaciones de J.A. y deben presentar un análisis de los impactos para dichas poblaciones de J.A. SW-1, págs. 3-2).

El Protocolo de Participación Pública de J.A. requiere que los proyectos que afecten a una población de J.A. dentro de un radio de una milla (o un radio de cinco millas para proyectos que probablemente causen daños a la calidad del aire), deben presentar un Formulario de Selección de J.A., que los solicitantes deben utilizar para proporcionar a las poblaciones de J.A. correspondientes un aviso previo de la presentación de un ENF. y cumplir con los esfuerzos adicionales de divulgación y comunicación pública, como la notificación a las organizaciones comunitarias y la participación pública a través de actividades significativas de divulgación y participación (Exh. SW-1, en 6-10, n.18). El Protocolo de Participación Pública de J.A. también incluye requisitos de traducción e interpretación cuando las secciones censales, en su totalidad o en parte, se encuentran dentro de la DGA relevante para un proyecto (como se muestra en el Visor de mapas de J.A. de EEA) y tienen poblaciones en las que al menos el cinco por ciento de la población de la sección censal se identifica como hablando un idioma particular distinto del inglés. y no hablar inglés "muy bien" (Exh. SW-1, en 6-13, y 6-13, n.27, citando el Protocolo de Participación Pública de J.A.).

⁶⁵ La Compañía presentó su ENF ante MEPA el 24 de agosto de 2022 (Exh. SW-7, en 1) y sus Peticiones ante la Junta de Emplazamiento el 27 de mayo de 2022 (Exhs. SW-3; SW-4; SW-5). Por lo tanto, estas normas y protocolos son aplicables al Proyecto.

La Compañía señaló que el Protocolo de Análisis de J.A. proporciona orientación para el análisis de los impactos del proyecto, incluidos los efectos adversos desproporcionados y los posibles impactos del cambio climático, en las poblaciones de J.A. SW-1, en 6-10, n.18). El Protocolo de Análisis de J.A. requiere que los solicitantes identifiquen todas las poblaciones de J.A. dentro de una milla y cinco millas del Proyecto (Exh. SW-1, págs. 5-29). La Compañía declaró que la identificación de los efectos probables en las poblaciones de J.A. dentro de las cinco millas del Proyecto es necesaria solo si el Proyecto supera el umbral de aire de MEPA y/o el Proyecto generará 150 o más viajes diarios promedio de tráfico de vehículos diésel durante un año o más; de lo contrario, se aplicaría una distancia de una milla (Exh. SW-1, págs. 5-28).

La Compañía también tomó nota de la Política de J.A. de la Commonwealth, publicada originalmente en 2002 por el predecesor del actual EEE, y actualizada en 2014, 2017 y, más recientemente, en 2021 (Exh. SW-1, págs. 6-10). La Compañía declaró que la Política de J.A. de 2021 tiene en cuenta las nuevas directivas y definiciones de la Ley de Hoja de Ruta, como una nueva definición de "población de justicia ambiental" y una mayor protección para las poblaciones de J.A. SW-1, en 6-10 - 6-11). La Compañía señaló que la Política de J.A. de 2021 requiere que la Junta de Emplazamiento aplique una mayor participación y análisis público (según el Requisito de la Política de J.A. #20) para ciertos proyectos que se proponen cerca de las poblaciones de J.A. SW-1, págs. 6 a 11).⁶⁶ La Compañía observó que el Protocolo de Participación Pública de MEPA EJ "amplía, pero no reemplaza, los requisitos de la Política de EJ [2021]" (Exh. SW-1, págs. 5-27). La Compañía declaró que a pesar de que la mayoría del Proyecto propuesto se encuentra fuera del DGA de una milla y no excede los umbrales de revisión de MEPA para la Participación Pública Mejorada y el Análisis Mejorado de Impactos y Mitigación (y por lo tanto, estos requisitos de MEPA no se aplican al Proyecto), SCW "incluyó de manera conservadora un análisis consistente con el Protocolo de Participación Pública de MEPA para Poblaciones de Justicia Ambiental (a partir del 1 de enero de 2014). 2022) y el MEPA Interim

⁶⁶ La Compañía sostiene que los requisitos para una mayor participación pública y un mejor

análisis de los impactos y la mitigación bajo la Disposición # 20 de la Política de J.A. no se aplican al Proyecto porque el Proyecto no excede ningún umbral ENF o EIR para el tratamiento y eliminación de aire, desechos sólidos y peligrosos, o aguas residuales y lodos de aguas residuales
(Exh. SW-1, en 6-11 a 6-12).

Protocolo para el Análisis de los Impactos del Proyecto en las Poblaciones de Justicia Ambiental (vigente a partir del 1 de enero de 2022)" (Escrito de la Compañía en 205, citando Exhs. SW-6 Sección 3; SW-11 en 2-1).

ii. Identificación de poblaciones de J.A.

De acuerdo con el Protocolo de Participación Pública de MEPA J, SCW identificó y describió las poblaciones de J.A. dentro de un radio de una milla del sitio del Proyecto (incluyendo tanto la Ruta Preferida como la Ruta Alternativa Observada) utilizando el Visor de Mapas de J.A. de EEA.⁶⁷ Véase Exhs. SW-6 en 3-2 - 3-14; SW-1 en 5-36, Tabla 5-9). La Compañía determinó que el sitio del Proyecto no está ubicado dentro de una población de J.A., sino que se encuentra a menos de una milla de 14 Grupos de Bloques Censales con poblaciones de J.A., 13 de los cuales se encuentran en la ciudad de Fall River y uno en la ciudad de Swansea (Exh. SW-1, págs. 5-32). La Compañía no identificó poblaciones de J.A. en Somerset, donde se llevarán a cabo actividades de construcción en tierra para el Proyecto en Massachusetts (Exh. SW-14, págs. 3-3). Estos 14 grupos de bloques censales con poblaciones de J.A., todos dentro del condado de Bristol, representan una población de aproximadamente 15,990 residentes.

Seis de los Grupos de Bloques del Censo fueron designados solo por sus ingresos; cuatro para minorías e ingresos; dos para el aislamiento de las minorías y los ingleses; uno para los ingresos y el aislamiento inglés; y uno para las minorías, los ingresos y el aislamiento inglés (Exh. SW-1, págs. 3-3). Sobre la base de una actualización de noviembre de 2022 del EEA EJ Map Viewer, la Compañía declaró en su DEIR que la ciudad de Swansea ya no contenía

⁶⁷ La Compañía declaró que el radio de una milla del límite del sitio del Proyecto es el EJ DGA para el Proyecto porque el Proyecto: (1) no cumple o supera los umbrales de revisión de MEPA en 301 CMR 11.03 (8) (a) y (b) (umbrales de permisos aéreos); o (2) generar 150 o más nuevos viajes diarios promedio de tráfico de vehículos diésel durante una

duración de un año o más (Exh. SW-9, pág. 41).

cualquier Grupo de Bloques del Censo que cumpliera con los criterios de población de EJ (Exh. SW-10, en 13, n.13).^{68,69} Sobre la base de las poblaciones de J.A. identificadas dentro del DGA de una milla, la Compañía determinó que solo el cinco por ciento o más de la población de cualquier sección censal afectada que también se identificó como hablando inglés "menos que muy bien" (Exh. SW-12, pág. 10).

La Compañía planea utilizar la Terminal de Comercio Marítimo de New Bedford ("NBMCT") como punto de parada para la construcción y las actividades de operación y mantenimiento, y ha ejecutado una opción de arrendamiento con MassCEC para el uso de la NBMCT (Exhs. SW-11, Att. C en 1; SW-14, págs. 3-6). En el Certificado FEIR, el Secretario señaló que las ubicaciones de estas actividades en New Bedford sugieren que los buques no estarán operando rutinariamente cerca de Fall River (Exh. SW-12, en 13). Sin embargo, el Certificado FEIR también señaló que la Compañía no abordó cómo las actividades de puesta en escena, construcción y O&M en New Bedford podrían afectar a las poblaciones de EJ en New Bedford (Exh. SW-12, en 13). En respuesta, el SFEIR de la Compañía proporcionó información sobre las poblaciones de J.A. dentro de una milla del NBMCT, que comprenden 22 Grupos de Bloques Censales de J.A. diferentes caracterizados como: minoría (4); minorías e ingresos (13); minoría, ingresos y dominio limitado del inglés (5) (Exhs. SW-15,

⁶⁸ A pesar de la actualización del Visor de mapas de EJ de noviembre de 2022 señalada por la Compañía, el DEIR continuó enumerando el Grupo de Bloques 3 de Swansea, Distrito Censal 6451.01 (que se encuentra dentro del DGA de una milla) como una población de EJ definida según el criterio de ingresos (Exh. SW-6, páginas 3-5, cuadro 3-1). La Tabla 3-1 continuó mostrando 14 poblaciones de J.A. en total dentro del DGA de una milla del Proyecto. Sin embargo, el Certificado SFEIR describe las 14 Poblaciones de J.A. como ubicadas solo en Fall River, lo que parece consistente con el mapa presentado en la presentación de FEIR (Exhs. SW-15, a las 11; SW-11, Att. A, Figura 2-1.). Por lo tanto, parece que el Grupo de Bloques 3 de Swansea, Sección Censal 6451.01, no se consideró una población EJ a partir del Certificado SFEIR.

⁶⁹ La presentación de SFEIR de la Compañía a MEPA se desvió de las presentaciones anteriores de MEPA al centrarse en las poblaciones de EJ dentro de una milla del Proyecto, pero sin referencia a la Ruta Alternativa Observada (Exh. SW-14, en 3-2 – 3-3, Att. A, Figura 1-1). Utilizando este enfoque revisado, la Compañía declaró que solo tres Grupos de Bloques del Censo de EJ estaban dentro del DGA de una milla del Proyecto utilizando solo la Ruta Preferida (Exh. SW-14, en 3-2 a 3-3, Att. A, Figura 1-1). Este cambio en la definición del Proyecto, para excluir la Ruta Alternativa Observada a los

efectos del análisis de J.A., no parece haber sido adoptado por MEPA, que mantuvo la identificación anterior de 14 poblaciones de J.J. en Fall River (Exh. SW-15, pág. 8).

en 3-7; Att. A, Figura 1-4).⁷⁰ La Compañía también señaló que otras instalaciones portuarias en Massachusetts también podrían utilizarse para el Proyecto, incluidas las de Fall River y Salem (Exh. SW-14, págs. 3-7). El Certificado SFEIR señaló la estimación de la Compañía de entre cero y 15 buques que utilizan el NBMCT diariamente, y/o puertos en el área cercana, durante las diferentes fases de construcción del Proyecto (Exh. SW-15, en 13). El Certificado SFEIR reconoció la ausencia de emisiones atmosféricas estimadas de la Compañía en relación con su uso del NBMCT como reflejo de "la etapa inicial de los permisos para este proyecto" (Exh. SW-15, en 14).

iii. Participación pública y divulgación

El Comité Supremo de la Mujer declaró que había llevado a cabo, y seguiría aplicando, un plan de participación de las partes interesadas con mecanismos de divulgación y comunicación para compartir información y recopilar aportaciones de las partes interesadas externas, incluidas las poblaciones de J.A. SW-1, págs. 5-49). SCW notificó con anticipación a las CBO regionales y estatales 45 días antes de presentar el ENF, según lo requerido por el Protocolo de Participación Pública de EJ (Exh. SW-6, págs. 3-16). La Compañía también declaró que ha mantenido consultas continuas con la oficina de MEPA y el Director de EJ del EEE (Company Brief en 218, citando Exh. EFSB-EJ-7). Además, la Compañía organizó cinco jornadas virtuales de puertas abiertas para las comunidades locales con el fin de brindar al público la oportunidad de interactuar con los expertos en la materia del Proyecto y de hacer preguntas y compartir inquietudes (Informe de la Compañía en 218, citando Exhs. SW-6

⁷⁰ Al proporcionar la información solicitada a EJ con respecto al uso del NBMCT, la Compañía señaló que "las emisiones anticipadas, incluidas las emisiones de los buques, el número de embarcaciones y la duración de la actividad de atraque anticipada, así como el número y la duración esperados de las rutas de embarcaciones que se extenderán cerca de la costa en New Bedford y sus alrededores, son responsabilidad del propietario/operador de las instalaciones portuarias existentes y se esperaría razonablemente que se incluyeran en la planificación y la autorización de instalaciones existentes o futuras por parte del propietario y/o explotador de la instalación portuaria" (Exh. SW-14, en 3-6 a 3-7). La compañía señaló que el NBMCT es la primera instalación portuaria del país diseñada específicamente para respaldar la construcción, el ensamblaje y el despliegue de proyectos

eólicos marinos (Exh. SW-14, págs. 3-7). Observó que el NBMCT está situado dentro de un extenso frente marítimo industrial en el puerto de New Bedford y que las mejoras realizadas en la terminal existente fueron objeto de un examen separado en virtud de la MEPA (Exh. SW-14, págs. 3-7). La Compañía declaró que la EEA asumió el papel principal de permisos de NBMCT, trabajando con MassDEP y MassCEC, e incluyó una revisión de los impactos potenciales para las poblaciones de EJ (Exh. SW-14, págs. 3-7).

en 3-16; EFSB-EJ-4 en 2; EFSB-G-23, página 2). La Compañía también se involucró con el público mediante la celebración de eventos en horario de oficina, sesiones sin cita previa y participando en el Mercado al Aire Libre de Somerset SouthCoast (Company Brief en 218, citando Exhs. SW-6 en 3-17; EFSB-G-23, página 2). Según lo sugerido por la Oficina de MEPA, la Compañía identificó y se comprometió a asociarse con la Coalición de Justicia Social, una CBO de Fall River en la mitigación del Proyecto, y a hacer lo mismo con una CBO similar para el área de New Bedford (Exh. SW-14, págs. 3-3).

Otros componentes del plan continuo de participación de las partes interesadas de SCW incluyen:

- Programe reuniones o audiencias públicas en lugares y horarios convenientes para las partes interesadas del vecindario, y teniendo en cuenta la disponibilidad de transporte público, y/o a través de Zoom u otro servicio similar basado en la web.
- Hacer que los avisos públicos, los ENF, los EIR y otros documentos clave de participación pública y documentos relacionados con la revisión del Proyecto estén disponibles tanto en inglés como en cualquier otro idioma hablado por un número significativo de la población de J.A. afectada. Estos materiales técnicos deben estar en un lenguaje sencillo para garantizar que la comunidad comprenda los impactos potenciales del proyecto y pueda proporcionar aportes significativos.
- Proporcionar servicios de interpretación en reuniones públicas, según corresponda (si más del 10 por ciento de los residentes de esa sección censal hablan un idioma en particular) y cuando se solicite.
- Esfuerzos de educación puerta a puerta mediante el uso de folletos u otros métodos de prospección.
- Proporcionar información apropiada sobre el procedimiento de revisión del proyecto.
- Realizar reuniones previas a la solicitud con la comunidad local.
- Utilizar medios de comunicación que no estén en inglés y/o específicos de la comunidad para publicitar el Proyecto, incluidas las estaciones de radiodifusión pública locales, los periódicos especializados, los periódicos comunitarios y los canales de redes sociales.
- Establecer uno o más repositorios de información locales que sean convenientes y accesibles para la comunidad afectada, así como proporcionar disponibilidad de información en línea.
- Reúna contactos específicos de la comunidad con los medios de comunicación locales (basados en la cultura de la comunidad).

- Utilizar enfoques colaborativos para la solución de problemas, incluida la deliberación pública y la creación de consenso cuando proceda, para abordar las preocupaciones del público.
- Proporcionar avisos oportunos a los vecindarios potencialmente afectados por una decisión y orientación clara sobre los procedimientos de quejas/apelaciones aplicables.
- Proporcionar información y asistencia a las poblaciones de J.A. con respecto a las solicitudes de subvenciones y las regulaciones ambientales, energéticas o de cambio climático para ayudarlos con el cumplimiento y la sostenibilidad.

(Exh. SW-1, págs. 5-49).

iv. Condiciones existentes y fuentes potenciales de contaminación

El Protocolo de Análisis MEPA requiere que un proponente identifique las cargas ambientales injustas o inequitativas existentes y las consecuencias relacionadas con la salud pública para las poblaciones de JM. De conformidad con 301 CMR 11.05(4) y el Protocolo de Participación Pública de MEPA EJ, la presentación de ENF de la Compañía incluyó el Formulario de Selección de EJ requerido para identificar "cualquier municipio o sección censal" que cumpla con la definición de "criterios de EJ de salud vulnerable" según la herramienta de EJ del Departamento de Salud Pública de Massachusetts ("DPH").⁷¹ Los Criterios de J.A. para la Salud Vulnerable incluyen:

- Hospitalización por ataque cardíaco: tasas promedio de hospitalización ajustadas por edad a 5 años por infarto de miocardio (ataque cardíaco) que son iguales o superiores al 110 por ciento de la tasa estatal.
- Exposición al plomo en la infancia: Prevalencia promedio de 5 años de niveles elevados de plomo en la sangre en la infancia que son iguales o superiores al 110 por ciento de la prevalencia estatal.
- Bajo peso al nacer: Tasa promedio de 5 años de bajo peso al nacer entre los nacimientos a término que es igual o superior al 110 por ciento de la tasa estatal.

⁷¹

Tanto el DPH como la MEPA definen los criterios de EJ de salud vulnerable como indicadores de salud en secciones censales o municipios que superan el 110 por ciento de la tasa promedio de Massachusetts para cada uno de dichos indicadores (Exh. SW-9, Att. D, ítem 4). La herramienta DPH EJ se puede encontrar en:

<https://matracking.ehs.state.ma.us/Environmental-Data/ej-vulnerable-health/environmental-justice.html> (Exh. SW-9, Att. D, ítem 4).

- Visitas al departamento de emergencias por asma infantil: tasa promedio de 5 años de visitas al departamento de emergencias por asma infantil que es igual o superior al 110 por ciento de la tasa estatal.

(Exh. SW-9, Att. D).

La presentación de ENF de la Compañía contenía una evaluación de referencia de cualquier carga ambiental existente "injusta o inequitativa" y las consecuencias relacionadas con la salud pública que afectan a las poblaciones de JM, de acuerdo con 301 CMR 11.07(6)(n)1 y el Protocolo de Análisis de J.A. (Exh. SW-9, Att. D). De acuerdo con el ENF, los datos analizados muestran algunos indicios de una carga "injusta o inequitativa" que afecta a las poblaciones de J.A. SW-7, pág. 12). Específicamente, el ENF señaló que la herramienta de J.A. del DPH identificó a la ciudad de Fall River como exhibiendo los cuatro "criterios de J.A. de salud vulnerable" y a la ciudad de Swansea como exhibiendo un criterio (ataque cardíaco) (Exh. SW-7, pág. 12).^{72,73}

El certificado de la ENF señaló que Fall River tenía tasas de prevalencia de niveles de plomo en la sangre y bajo peso al nacer que estaban por encima del 110 por ciento de las tasas estatales; estos parámetros de salud pública están disponibles a nivel de la sección censal, pero la ENF no identificó las secciones censales dentro del DGA de una milla asociadas con ninguno de estos parámetros (Exh. SW-7, pág. 13). Por lo tanto, el Certificado ENF instruyó a la Compañía a proporcionar un análisis adicional de los impactos en las poblaciones de J.A. consistente con el Protocolo de Análisis de J.A., incluido el análisis completo de los datos disponibles en la herramienta DPH a nivel de sección censal, y el estudio de las fuentes de contaminación potencial que existen dentro de las poblaciones de J.A. SW-7, pág. 13). El Certificado ENF también instruyó a la Compañía a examinar los indicadores disponibles a través de la [herramienta EPA EJ Screen](#), e informar sobre cualquier indicador que se eleve al percentil 80 o más del promedio estatal en cualquiera de las poblaciones de EJ dentro de la DGA (Exh. SW-7, pág. 13).

⁷² La tasa de ataques cardíacos de Somerset está por encima del 110 por ciento de la tasa promedio estatal. Sin embargo, Somerset no contiene poblaciones de J.A. y, por lo tanto, no tiene "criterios de J.A. para la salud vulnerable" según lo definido por la Herramienta de J.A. del DPH (Exh. SW-9, Anexo D, ítem 4, n.1)

⁷³ La compañía señaló que los datos de salud en la herramienta DPH EJ son de 2009 a 2017, cuando la central eléctrica de Brayton Point estaba en funcionamiento (Exh. SW-11, págs. 2-7). Desmantelada en 2017, fue la estación generadora de carbón más grande de Nueva Inglaterra (Exh. SW-11, págs. 2-7).

En respuesta al Certificado ENF, la Compañía proporcionó la siguiente información:

Criterios de J.A. de Salud Vulnerable	Secciones censales	Municipio
Prevalencia elevada de plomo en la sangre	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Río de la Caída
Bajo peso al nacer	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Río de la Caída
	6451.01	Swansea

(Exh. SW-10, en 13)

Con respecto a los indicadores ambientales en el EJ Screen de la EPA que se elevan en o por encima del percentil 80 del promedio estatal de Massachusetts, la Compañía proporcionó los siguientes datos en su presentación DEIR:

Indicador de pantalla EPA EJ	Secciones censales	Municipio
Materia particulada 2.5	6409.01, 6411.01, 6410, 6420	Río de la Caída
Ozono	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Río de la Caída
Partículas diésel	6409.01	Río de la Caída
Tóxicos del aire Riesgo de cáncer	6409.01	Río de la Caída
Índice de Riesgo Respiratorio de Tóxicos del Aire	6409.01, 6410, 6411.01, 6420	Río de la Caída
Proximidad del tráfico	6409.01, 6410, 6411.01, 6420	Río de la Caída
Proximidad del Superfondo	6403, 6404, 6409.01, 6410, 6420	Río de la Caída
Plan de Gestión de Riesgos Proximidad de las instalaciones	6404, 6403, 6409.01, 6410, 6420	Río de la Caída
Proximidad de Residuos Peligrosos	6409.01	Río de la Caída
Tanques de almacenamiento subterráneo	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Río de la Caída
Descargas de aguas residuales	6409.01, 6410, 6420	Río de la Caída

(Exh. SW-10, pág. 13).

En su presentación ante FEIR, la Compañía proporcionó una descripción de los NAAQS

en el área del Proyecto (Exh. SW-11, en 2-5 a 2-6).⁷⁴ De conformidad con la Ley de Aire Limpio, y con base en la calidad del aire

⁷⁴ La Ley de Aire Limpio requiere que la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés) establezca NAAQS para seis contaminantes atmosféricos comunes conocidos como contaminantes atmosféricos criterio. Estos contaminantes están regulados por la EPA de EE. UU. para proteger

todas las áreas dentro de Massachusetts están designadas con respecto a la NAAQS como en cumplimiento, incumplimiento, mantenimiento o no clasificables (Exh. SW-11, en 2-5 a 2-6). Un área con una calidad del aire mejor que la NAAQS se designa como logro; un área con una calidad del aire peor que la NAAQS se designa como incumplimiento; y un área que está en transición de no logro a logro se designa como logro/mantenimiento (Exh. SW-11, en 2-5 a 2-6). La Compañía informó que el Condado de Bristol está en cumplimiento de todos los NAAQS (Exh. SW-11, págs. 2-6).⁷⁵

En cumplimiento con el Protocolo de Participación Pública de MEPA, la Compañía utilizó la herramienta EJ del DPH para identificar posibles fuentes de contaminación dentro del DGA de una milla del sitio de Brayton Point (Exh. SW-6, págs. 3-11). Estas fuentes potenciales incluyen las siguientes instalaciones, la mayoría de las cuales se encuentran dentro de la ciudad de Fall River:

- Principales Instalaciones de Aire y Desechos: tres instalaciones con permisos de operación de aire; cuatro generadores de gran cantidad; y seis consumidores de tóxicos en grandes cantidades
- Sitios clasificados 21E: dos sitios
- Instalaciones de notificación de uso de sustancias tóxicas de nivel II: tres sitios
- Sitios de MassDEP con Limitaciones de Actividad y Uso (AUL): diez sitios
- Plantas de tratamiento de aguas residuales municipales: dos sitios
- Tanques de almacenamiento subterráneo (UST) inventariados: tres sitios
- Instalación de la EPA de EE. UU. categorizada como un sitio de inventario de emisiones tóxicas: un sitio

la salud pública, el medio ambiente y la calidad de vida de los efectos perjudiciales de la contaminación del aire. Los NAAQS incluyen los siguientes seis contaminantes: monóxido de carbono (CO); plomo (Pb); dióxido de nitrógeno (NO₂), ozono (O₃), óxidos de azufre (SO_x) y contaminación por PM (incluyendo material particulado menor o igual a 10 micras de diámetro (PM₁₀) y material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro (PM_{2.5}) (Exh. SW-11, págs. 2-5).

⁷⁵ El condado de Bristol (que incluye Somerset, Fall River y Swansea) es un área de cumplimiento para todos los contaminantes del criterio NAAQS, excepto los estándares de ozono de ocho horas (1997 revocado) y de una hora (1979 revocado) (Exh. SW-11, págs. 2-6). Los dos contaminantes que contribuyen a la violación del ozono NAAQS de fuentes móviles son los COV y los NOX. A pesar de Al estar revocadas las normas de

ozono, algunas áreas tienen obligaciones de implementación continuas en virtud de estas normas debido a designaciones anteriores de incumplimiento (Exh. SW-11, págs. 2-6).

(Exh. SW-6, págs. 3-11).

v. Impactos del proyecto en las poblaciones de J.A.

Durante la revisión de MEPA, la Secretaria centró sus comentarios de J.A. en las posibles emisiones atmosféricas durante las actividades de construcción (tanto vehículos en tierra como embarcaciones en alta mar utilizados durante la construcción) y el impacto de las posibles emisiones atmosféricas en las poblaciones de J.A. El Certificado ENF instruyó a la Compañía a "analizar todos los impactos ambientales identificados del Proyecto y evaluar si es probable que exacerben materialmente las cargas ambientales existentes identificadas para las poblaciones de JM. En particular, el DEIR debe identificar la naturaleza y la duración de las actividades del período de construcción en cada lugar donde se prevén actividades de trabajo e identificar el número y la duración de los viajes asociados con camiones diésel, equipos de construcción y embarcaciones marinas necesarios para la actividad de construcción" (Exh. SW-7, pág. 13).⁷⁶

Durante el proceso de revisión de MEPA, la Compañía proporcionó datos de emisiones en evolución relacionados con vehículos y embarcaciones de construcción. En el proceso de revisión de DEIR, la Compañía proporcionó a MEPA "Emisiones indicativas de calidad del aire asociadas con vehículos y embarcaciones de construcción" sobre la base de una presentación del 7 de abril de 2023 a la EPA de EE. UU. como parte de la Solicitud de Permiso de Aire OCS de SCW (Exh. SW-10, pág. 15). La metodología utilizada por el SCW en la Solicitud de Permiso Aéreo de la OCS suponía que toda la construcción se llevaría a cabo en el plazo de un año, aunque no se espera que eso ocurra (Exh. SW-10, en 15).

⁷⁶

El Certificado ENF señaló que la Compañía "debe cuantificar las emisiones y los impactos asociados a la calidad del aire de los vehículos de construcción y los buques marinos, utilizando la metodología establecida en las Directrices de MassDEP para realizar análisis de mesoescala de fuentes indirectas o otras metodologías similares, y deben incluir COV GEI, NOx, PM2.5 y diésel Materia Particulada (DPM) en el análisis" (Exh. SW-7, pág.

13).

Cuadro 18: Proyecto Indicativo de Emisiones Atmosféricas de Vehículos y Embarcaciones de Construcción

		Emissions											
		NOX	VOC	CO	PM10	PM2.5	SO2	CO2	CH4	N2O	Pb	HAPs ¹	CO2e
Estimated Brayton Point non-OCS Emissions	ton/yr	944.61	38.03	169.54	190.02	31.52	19.84	73,360	0.77	3.21	0.00	2.01	74,229
	kg/day	2,347.8	94.5	421.4	472.3	78.4	49.3	182,333	1.91	7.98	0.01	4.98	184,492
Estimated Brayton Point Onshore Emissions	ton/yr	15.40	4.61	83.01	427.88	427.88	0.18	18,575	-	-	-	-	18,575
	kg/day	38.3	11.5	208.3	1,063.5	1,063.5	0.44	46,168	-	-	-	-	46,168

Fuente: Exh. SW-10, en 15, citando la Solicitud de Permiso de Aire de la Plataforma Continental Exterior de SCW a la EPA (marzo de 2023).

En su posterior presentación ante FEIR, SCW aclaró y redujo significativamente sus estimaciones de emisiones atmosféricas relacionadas con la construcción, en particular las de los buques. SCW explicó que las estimaciones anteriores de las emisiones de los buques incluían 33 millas de la ruta de OECC entre New Bedford y el área de arrendamiento de OGF, y que la mayoría de las emisiones generadas en este segmento están lo suficientemente lejos de la costa y no se espera que resulten en un efecto adverso desproporcionado en la comunidad de Fall River (Exh. SW-11, Att. C en 1).⁷⁷ Además, SCW señaló que el método de estimación de emisiones utilizado en el DEIR se basaba en la "muy conservadora" Herramienta de Estimación de Emisiones de las Instalaciones de Energía Eólica Marina del BOEM, y arrojó resultados que son significativamente más altos que las emisiones reales esperadas (Exh. SW-11, Att. C en 1). En lugar de utilizar el enfoque BOEM, el FEIR de la Compañía utilizó la Guía del Inventario de Emisiones Portuarias: Metodologías para Estimar las Emisiones de Fuentes Móviles Relacionadas con los Puertos y de Buen Movimiento, 2022 (USEPA, 2022) (Exh. SW-11, Att. C en 2). Las emisiones resultantes de los buques asociadas con la actividad de tendido de cables en aguas de Massachusetts (es decir, en las proximidades del río Fall) supusieron que los buques estarán operando las 24 horas del día durante el tiempo máximo previsto establecido en la construcción indicativa (Exh. SW-11, Att. C en 2, 3). La Compañía también realizó ajustes adicionales para el material particulado en función de los datos más recientes

⁷⁷ Las emisiones en alta mar se relacionan con los siguientes tipos de buques: (1) remolcadores de línea de mano de ancla;

(2) transporte por cable y vehículos tendidos; (3) buques de transferencia de tripulación;

(4) buques de apoyo polivalentes; y 5) buques de guardia (Exh SW-11, Att. C en 3). Estas emisiones de los buques no incluyen las de las operaciones de HDD cerca de la llegada a tierra, que según la Compañía no ocurrirán a menos de una milla de las poblaciones de EJ en Fall River (Exh. SW-15, en 13). Sobre la base de un cronograma de construcción "más refinado", la Compañía estimó que las emisiones de la construcción de embarcaciones dentro del DGA de una milla de Fall River ocurrirían durante un período de cuatro semanas: menos de una semana para el recorrido previo a la colocación de rezones, de una a dos semanas para el tendido y enterramiento de cables, y menos de una semana para el tiro de cables (Exh. SW-11, Att. C en 3).

los supuestos del cronograma de construcción, y la superficie estimada para la estación convertidora planificada y la instalación de cables (Exh. SW-11, Att. C en 1-2). A continuación se muestran las emisiones resultantes.

Tabla 19: Resumen revisado de FEIR de las emisiones de proyectos relacionados con la

Activity	Emissions, per vessel (tons/year)							
	NOx	VOC	CO	PM10	PM2.5	SO2	CO2	GHG (as CO2e)
Vessels	77.66	2.89	14.05	2.43	2.34	0.67	6,930	7,010
Construction	12.10	2.45	42.87	65.23	64.90	0.10	10,949	10,949
Total	89.76	5.33	56.92	67.66	67.25	0.76	17,879	17,959

construcción cerca de Fall River.

Fuente: Exh. SW-12, página 12, cuadro 4.

La Compañía realizó reducciones adicionales a las emisiones atmosféricas estimadas para el Proyecto en la presentación de SFEIR (que se muestra a continuación en la Tabla 20), refinando las emisiones de los buques para incluir solo las actividades de tendido de cables en aguas de Massachusetts (Exh. SW-15, página 12, cuadro 4). Además, el Certificado SFEIR señaló una reducción adicional sugerida por la Compañía para prorratear el buque, lo que refleja el hecho de que solo 0.78 millas de las aproximadamente 2.11 millas del cable mar adentro ubicado en aguas de Massachusetts están dentro de una milla de las poblaciones de EJ en Fall River (Exh.

SW-15, en 13). Este prorrateo del 37 por ciento de las emisiones estimadas de los buques presentadas inicialmente en el SFEIR reduciría, por ejemplo, las emisiones de NOx de los buques de 59,12 tpa (que se muestran más adelante en el Cuadro 20) a 21,8 tpa (Exh. SW-15, en 13), y una cantidad similar para las emisiones atmosféricas de los otros buques. El personal de la Junta de Emplazamiento ha utilizado el ajuste de prorrateo del 37 por ciento para producir una estimación final de las emisiones de la construcción en la Tabla 21 a continuación.

Tabla 20: Resumen revisado de SFEIR de las emisiones del proyecto dentro de las aguas de Massachusetts.

Activity	Emissions (tons/year)							
	NOx	VOC	CO	PM10	PM2.5	SO2	CO2	GHG (as CO2e)
Vessels	59.12	2.01	11.75	2.06	2.00	0.05	5,665	5,730
Construction	12.10	2.45	42.87	65.23	64.90	0.10	10,949	10,949
Total	71.22	4.45	54.63	67.29	66.90	0.15	16,614	16,679

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68

Página 217

Fuente: Exh. SW-15, página 12, cuadro 4.

Cuadro 21: Resumen prorrateado de las emisiones del proyecto dentro de una milla de las poblaciones de J.J. de Fall River (revisión del personal basada en el certificado SFEIR).

Actividad	Emisiones (tpy)							
	Nox	VOC	CO	PM10	PM2.5	SO2	CO2	GEI (como CO2e)
Buques	21.87	0.74	4.35	0.76	0.74	0.02	2,096	2,120
Construcción	12.10	2.45	42.87	65.23	64.90	0.10	10,949	10,949
Total	33.97	3.19	47.22	65.99	65.64	0.12	13,045	13,069

Fuente: Exh. SW-15, en 12, Tabla 4 (el personal de la EFSB prorrateó las emisiones de los buques al 37 por ciento sobre la base del certificado SFEIR)

La Compañía también estimó las emisiones relacionadas con el Proyecto que pueden ocurrir dentro de Fall River debido al aumento del tráfico de vehículos y camiones que ingresan y salen de Brayton Point (Exh. SW-11, Att. C en 2). La Compañía estimó las emisiones potenciales de los vehículos dentro de Fall River utilizando el Simulador de Emisiones de Vehículos Motorizados ("MOVES") de la EPA, y asumió que todo el tráfico de la construcción viaja a través de Fall River a lo largo de la Interestatal 195 (Exh. SW-11, Att. C en 2). En particular, las emisiones de NOx son inferiores a un tpa tanto en la fase de construcción como en la de operación y mantenimiento, y la Compañía no espera que el aumento del tráfico de vehículos como resultado del Proyecto tenga un impacto significativo en la calidad del aire de Fall River (Exh. SW-11, Att. C en 2).

Tabla 22: Emisiones del proyecto en carretera dentro de Fall River.

Phase	Emissions (tons/year)						GHG (as CO2e)
	NOX	CO	SO2	PM10	PM2.5	CO2	
Construction	0.03	0.05	1.19E-04	6.76E-04	6.18E-04	15.12	15.16
O&M	1.31E-02	2.26E-02	1.28E-04	3.57E-04	3.28E-04	15.35	15.41

Fuente: Exh. SW-11, Att. C en 2.

La Compañía reconoció que no realizó ningún modelado de dispersión de la calidad del aire o análisis de mesoescala para el Proyecto fuera del área del permiso de OCS, pero señaló que "nuevamente se puede inferir razonablemente que las emisiones del Proyecto no resultarán en un efecto adverso desproporcionado o un aumento de los efectos del cambio climático en la comunidad de Fall River, EJ" (Exh. SW-11,

Att. C en 3; Escrito de la Compañía, pág. 206). La Compañía respaldó esta evaluación señalando que el

La actividad más cercana de los buques de tendido de cables ocurriría a 0.49 millas de la costa de las poblaciones de J.J. del río Fall y, por lo tanto, resultaría en una dispersión significativa de las emisiones que reduce los impactos en el río Fall (Exh. SW-15, en 13).

A pesar de que el Certificado FEIR ordenaba a la Compañía que cuantificara las emisiones que se anticipan que ocurrirán cerca de New Bedford (y sus poblaciones de J.A.), y que proporcionara un desglose de dichas emisiones de buques y camiones, la Compañía no proporcionó esta información en su presentación ante SFEIR (Exh. SW-14, en 3-1 a 3-6). La Compañía indicó que no considera las instalaciones de apoyo portuario (como New Bedford) como parte del Proyecto sujeto a revisión de MEPA (Exh. SW-14, en 3-5).⁷⁸ La Compañía afirma que dichas instalaciones de apoyo han sido o serán desarrolladas por el propietario del terreno o el operador de la instalación como proyectos separados con sus propios procesos de revisión ambiental y de permisos locales, estatales o federales (incluido MEPA) apropiados para esa instalación (Exh. SW-14, en 3-5 a 3-6). La Compañía señaló que espera hacer uso del NBMCT de conformidad con los acuerdos contractuales con los propietarios y/o operadores de conformidad con los requisitos de esos terceros y las prácticas estándar de la industria (Exh. SW-14, en 3-5 a 3-6). La Compañía centró su consideración de los impactos de EJ con respecto a su uso del NBMCT en las posibles actualizaciones del NBMCT para acomodar las conexiones de barco a tierra⁷⁹ para buques más grandes (Exh. SW-15, págs. 13 y 14).

Por último, con respecto a los impactos generales del Proyecto en las poblaciones de J.A., la Compañía declaró que el Proyecto resultaría en una posible reducción o no tendría más impactos en los Criterios de J.A. para la Salud Vulnerable (Exh. SW-11, págs. 2-7). Abordó cada indicador de la siguiente manera:

- **Plomo y envenenamiento por plomo:** Massachusetts tiene el cuarto parque de viviendas más antiguo del país y es probable que las pinturas a base de plomo estén presentes en el 71 por ciento de las viviendas. El proyecto no implicará el uso de pintura a base de plomo ni afectará la disponibilidad de nuevas viviendas (Exh. SW-11, págs. 2-7).

⁷⁸

La Compañía afirmó que esta interpretación es consistente con el Proyecto New

England Wind Connector 2 (EEA # 16611), que recibió un Certificado DEIR por parte del Secretario de la EEA el 10 de octubre de 2023 (Exh. SW-14, págs. 3-5).

- ⁷⁹ Las conexiones de barco a tierra implican el suministro de energía de la red eléctrica a los buques amarrados utilizados en la construcción u otras actividades operativas (incluidos los períodos de ralentí) que de otro modo harían funcionar motores diésel, con emisiones locales, para producir la energía necesaria (Exhs. SW 13, en 3-15; SW-12, en 13).

- **Bajo peso al nacer:** Existen numerosos factores ambientales asociados con el bajo peso al nacer, incluida la exposición al plomo, solventes, pesticidas e hidrocarburos aromáticos policíclicos. El proyecto reducirá los hidrocarburos aromáticos policíclicos, que se encuentran típicamente en los combustibles fósiles, al proporcionar una nueva fuente de energía limpia y renovable a la región de la Costa Sur (Exh. SW-11, págs. 2-7).
- **Asma:** El proyecto resultará en una reducción de los factores de emisión a través de la entrega de energía limpia a la región, reduciendo así los desencadenantes del asma (Exh. SW-11, págs. 2-7).
- **Tasa de ataque cardíaco** (resultante de los contaminantes del aire): El material particulado se controlará a través de estándares de la industria y BMP para suprimir el polvo en el aire generado durante la construcción, como esparcir mantillo de madera o paja y usar camiones de agua para rociar el suelo para mantenerlo húmedo, usar cubiertas y siembras temporales para reducir el polvo arrastrado por el viento. Una vez finalizada la construcción, se estabilizarán y revegetarán las perturbaciones del suelo, y se repavimentarán otras zonas para eliminar y/o reducir la liberación de material particulado (Exh. SW-11, págs. 2-7).

La Compañía declaró que la energía renovable limpia del Proyecto mejorará el medio ambiente al desplazar la electricidad generada por las instalaciones de combustibles fósiles durante años, mejorando la calidad del aire, el agua y el suelo, y la salud humana (Exh. SW-14, págs. 3-4). La Compañía calculó que el Proyecto resultará en emisiones evitadas de 2,36 millones de tpa de dióxido de carbono equivalente (CO₂e), 945 tpa de óxidos de nitrógeno (NO_x) y 1.235 tpa de dióxido de azufre (SO₂) (Exh. SW-6, Cuadro 5-1, págs. 5 y 7). La Compañía declaró que al disminuir la demanda de combustibles fósiles y reducir los contaminantes asociados que dañan la salud pública, degradan la calidad ambiental y contribuyen a los impactos del cambio climático, la energía proporcionada por el Proyecto mejorará la calidad de vida general de los residentes de la comunidad de Somerset y las poblaciones de J.A. en la comunidad de Fall River (Exhs. SW-14, págs. 3-4).

La Compañía concluyó en el SFEIR que aunque "se identificaron algunas vulnerabilidades sobre la base del análisis mejorado de EJ [presentado en MEPA], el Proyecto no representará un peligro para la salud humana, los recursos hídricos o la calidad del aire" (Exh. SW-14, págs. 3-5). La Compañía agregó que "los únicos impactos del Proyecto para las comunidades cercanas serán impactos temporales relacionados con la construcción que se evitarán y minimizarán a través de las mejores prácticas de gestión del período de construcción..." (Exh. SW-14, págs. 3-5). La Compañía argumentó que "ninguno de estos impactos temporales relacionados con la construcción exacerbará materialmente cualquier carga

existente sobre las poblaciones de J.A."

(Exh. SW-14, págs. 3-5). La Compañía señaló además que al avanzar en la Ruta Preferida para el Proyecto, evitó la mayoría de las poblaciones de J.A., a excepción de tres Grupos de Bloques del Censo de J.A. en Fall River (Exh. SW-14, págs. 3-5).

vi. Impactos socioeconómicos del proyecto en las poblaciones de J.A.

La Compañía detalló cómo la remodelación/revitalización de un antiguo sitio industrial existente afectará los impactos socioeconómicos para las comunidades circundantes y las poblaciones de J.A., incluida la creación de empleos, el mantenimiento continuo de las instalaciones existentes y la conversión de un sitio industrial existente a nuevos usos como un centro de energía renovable (Exh. SW-1, págs. 5-28). En opinión de la Compañía, el Proyecto promoverá la transición hacia un futuro de energía limpia justo y equitativo mediante la creación de empleos que paguen los salarios prevalecientes y la entrega de dicha energía a un bajo costo para las familias y las empresas (Exh. SW-1, págs. 5-27). SCW tiene la intención de apoyar a los trabajadores en la transición hacia un futuro de energía limpia a través de programas para reclutar, capacitar y retener a mujeres, personas de color, pueblos indígenas, veteranos, personas anteriormente encarceladas y personas que viven con discapacidades en trabajos relacionados con una economía de energía limpia (Exh. SW-1, págs. 5-27).

La Compañía proporcionó un análisis detallado del desarrollo económico del Proyecto y el potencial de creación de empleo, asumiendo una construcción completa de 2.400 MW del Área de Arrendamiento en alta mar de SCW (Exh. SW-1, págs. 5-42). La Compañía indicó que se requiere mano de obra calificada y no calificada para todas las fases del Proyecto y el OGF asociado, lo que directa e indirectamente creará e inducirá un estimado de 26,940 años de empleos equivalentes a tiempo completo durante la vida útil del Proyecto (incluido el desmantelamiento) en Massachusetts, y 890 empleos adicionales en O&M en la región (Exh. SW-1, págs. 5-42). SCW se comprometió ^{a 80} para fomentar la contratación de personal de la región del proyecto para cubrir los puestos requeridos y declaró que cumplirá con el compromiso de hacer al menos el 75 por ciento

⁸⁰ La Compañía no especificó la proporción de estos empleos entre los empleados directos de SCW, dentro de las empresas contratadas, o a través de oportunidades de empleo externo "inducidas" por el Proyecto (Exh. SW-1, págs. 5-28, 5-42 y 5-43).

de empleos de O&M local⁸¹ (Exh. SW-1, págs. 5-43). La compañía también se comprometió a invertir casi \$120 millones durante 20 años en capacitación y educación de la fuerza laboral, desarrollo de la cadena de suministro, investigación aplicada, mejoras en puertos e infraestructura, y apoyo a los consumidores de electricidad de bajos ingresos (Exh. SW-9, Att. D, ítem 6). Bajo los términos de un acuerdo con MassCEC, la Compañía ha asumido un compromiso financiero para iniciativas que incluyen \$5 millones en desarrollo de la fuerza laboral que podría beneficiar a las poblaciones de EJ y \$5 millones adicionales para la electrificación estratégica de bajos ingresos (Exh. SW-1, en 1-15).

Con respecto a las poblaciones de J.A. en el área del Proyecto, la Compañía indicó que habrá oportunidades para que los residentes de las poblaciones de J.A. ocupen puestos de trabajo en todas las fases del Proyecto (Exh. SW-1, en 5-42 a 5-43). Por ejemplo, SCW está trabajando en conjunto para patrocinar y proporcionar a las comunidades nativas americanas locales capacitación gratuita y todas las certificaciones requeridas para trabajar como PSO, y la primera cohorte del programa se capacitó en junio de 2022 (Exh. SW-1, en 5-42 a 5-43). La Compañía emplea PSO en todos los buques de prospección geofísica, que son responsables de vigilar una zona de monitoreo alrededor del buque para identificar especies protegidas, incluidos mamíferos marinos y tortugas marinas, e iniciar medidas para evitar impactos negativos (Exh. SW-1, págs. 5-43). La Compañía también necesitará OSP para monitorear las actividades de construcción (Exh. SW-1, págs. 5-43). Además, como se describió anteriormente, para involucrar a las poblaciones de JA, SCW mantendrá un plan de participación de las partes interesadas con mecanismos de divulgación y comunicación para compartir información y recopilar aportes de las partes interesadas externas, incluidos los proveedores regionales de capacitación de la fuerza laboral (Exh. SW-1, págs. 5-43).

La Compañía declaró que los empleos creados por el Proyecto propuesto y el OGF aumentarán el número de nuevas oportunidades de trabajo en el área, así como el mercado laboral regional (Exh. SW-1, págs. 5-44). La Compañía anticipó que el aumento en los empleos ocurrirá principalmente durante las actividades de construcción y desmantelamiento (Exh. SW-1, en 5-44). Si bien los trabajos relacionados con el proyecto cesarán después de

⁸¹ La Compañía no proporcionó una descripción precisa o consistente de la geografía

esperada de los beneficios de creación de empleos asociados con el Proyecto, refiriéndose a la ubicación de dichos empleos como "locales", en "comunidades circundantes", "en la región del Proyecto", "en Massachusetts" y "en Massachusetts y en otras partes de la región, incluyendo Rhode Island" (Exh. SW-1, págs. 5-28, 5-42 y 5-43).

desmantelamiento, la Compañía declaró que el Proyecto propuesto contribuirá al desarrollo de experiencia técnica y profesional dentro de la fuerza laboral local y regional a lo largo de la vida útil estimada de 30 años del Proyecto y OGF (Exh. SW-1, págs. 5-42 y 5-44).⁸² La Compañía declaró que esta fuerza laboral puede contribuir al rápido crecimiento de la industria eólica marina en el área de Massachusetts y Rhode Island (Exh. SW-1, en 5-44).

vii. Medidas de mitigación para las poblaciones de J.A.

La Compañía propuso las siguientes medidas de mitigación relacionadas con EJ para su inclusión en la Sección 61, hallazgos requeridos por cada agencia que emitirá permisos para el Proyecto (Exh. SW-15, págs. 22 y 23):

- Mantener un plan de participación de las partes interesadas con mecanismos de divulgación y comunicación para compartir información y recopilar aportes de las partes interesadas externas, incluidas las poblaciones de JM;
- Comprometerse a la contratación local para al menos el 75 por ciento de los trabajos de O&M;
- Establecer una página web para contratistas y proveedores, en doce idiomas diferentes, para aumentar la accesibilidad y fomentar la mano de obra local;
- Participar en programas que apoyen a los trabajadores en la transición y el desarrollo de programas para reclutar, capacitar y retener a mujeres, personas de color, pueblos indígenas, veteranos, personas anteriormente encarceladas y personas que viven con discapacidades en trabajos relacionados con una economía de energía más limpia;
- Desarrollar e implementar un TMP para minimizar las interrupciones del tráfico a la comunidad en las cercanías de las actividades de construcción e instalación, especialmente a lo largo de la ruta de transmisión subterránea;
- Coordinar con otros inquilinos y propietarios de tierras de Brayton Point y la ciudad de Somerset en lo que se refiere a los horarios de construcción y el acceso al sitio, en un esfuerzo por minimizar los impactos acumulativos relacionados con la construcción (tráfico, calidad del aire, ruido, etc.) para

⁸² En contraste, la Compañía describió su compromiso de invertir casi \$120 millones en inversiones de desarrollo económico que apoyarán la capacitación y educación de la fuerza laboral, el desarrollo de la cadena de suministro, la investigación aplicada, las mejoras portuarias y de infraestructura, y el apoyo a los clientes de bajos ingresos como algo que ocurrirá durante un período de 20 años (Exh. SW-9, Att. D en 51). Los PPA anteriores entre SCW y los EDC de Massachusetts, cuya terminación fue aprobada por el Departamento en septiembre de 2023, tenían un plazo de 20 años. D.P.U. 20-16/20-17/20-18, pág. 52.

los usos del suelo vecinos, incluidas las poblaciones de J.A.;

- Mantener una página web de cronograma de construcción para alertar a los residentes, a las poblaciones de J.A. y a otras partes interesadas sobre los lugares, las fechas, las actividades y las medidas de control del tráfico de la construcción;
- Desarrollar e implementar un CMP que incluya planes específicos para controlar y minimizar el polvo y las partículas en el sitio, incluidas las PM2.5, los humos de diesel, los humos y olores nocivos, las vibraciones, la luz y / o todos los demás contaminantes del aire, agua o suelo;
- Utilizar la tecnología disponible de buque a tierra en la medida en que la tecnología pueda integrarse y sea rentable para los buques utilizados para las actividades de preparación;
- Consultar con MassCEC sobre las posibles mejoras del NBMCT para acomodar las conexiones de barco a tierra para embarcaciones más grandes y trabajar de buena fe con sus proveedores de embarcaciones para permitir su uso para el Proyecto;
- Considerar el uso de vehículos y equipos eléctricos, y embarcaciones de combustible alternativo, en sus criterios de selección de contratistas para la instalación de cables y la construcción de la Estación Convertidora HVDC en Brayton Point; y
- Asegurar que el ruido de la Estación Convertidora del Proyecto cumpla con los requisitos de la Ciudad.
Umbral de 55 dBA para los límites de la propiedad residencial, y el requisito del estado de no más de 10 dBA más que los niveles de ruido ambiental en cualquier edificio habitado cerca de la propiedad para el sonido producido por la instalación durante su operación de 24 horas.

3. Uso de Recursos y Políticas de Desarrollo

La Compañía declaró que el Jefe del Clima de Massachusetts emitió recientemente un informe alentando fuertemente el desarrollo de infraestructura de energía limpia, incluida la eólica marina, en respuesta al cambio climático (Informe de la Compañía en 221, citando Exh. EFSB-N-4(S3)). Además, la Compañía declaró que un Informe Técnico del Estudio de la Hoja de Ruta de Descarbonización de Massachusetts 2050 señala que una de las principales vías para que la Commonwealth alcance el requisito de cero emisiones netas es a través de la energía eólica marina (Informe de la Compañía en 221, citando Energy Pathways to Deep Decarbonization: A Technical Report of the Massachusetts 2050 Decarbonization Roadmap Study en 5).⁸³ La Compañía declaró que este informe se centra en "la energía eólica marina... [ser] la columna vertebral de la generación de electricidad descarbonizada en Massachusetts", y establece el objetivo de "instalar [un]

83

Este informe está disponible en <https://www.mass.gov/doc/energy-pathways-for-deep-informe-de-descarbonización/descargar>.

un mínimo de 15 gigavatios (GW) de energía eólica marina... en aguas de Massachusetts para el año 2050" (Company Brief en 57).

La empresa también declaró que el proyecto es coherente con la política de crecimiento inteligente/energía inteligente de la AEMA de 2007 (informe de la empresa en 221). Esta política, afirma la Compañía, establece Principios de Desarrollo Sostenible, que incluyen: (1) la promoción de energía limpia;

(2) fomentar el uso de los sitios, estructuras e infraestructura existentes; y (3) la protección del medio ambiente y el uso racional de los recursos naturales (Company Brief en 221, 222, citando a Vineyard Wind en 130). La Compañía declaró que el Proyecto produciría energía limpia, se ubicaría en un sitio industrial abandonado existente y protegería el medio ambiente al tener un impacto neto positivo en la reducción de GEI y el cambio climático (Informe de la Compañía en 222, citando Exhs. EFSB-CPC-1 en 3, SW-1 en el § 5.4).

C. Análisis y hallazgos

1. Políticas de Salud

El SJC ha afirmado la importancia de un servicio eléctrico confiable para promover la salud de los residentes de la Commonwealth: "un servicio eléctrico confiable es de suma importancia para la seguridad, la *salud* y el bienestar de los ciudadanos y la economía de la Commonwealth". Ciudad de Sudbury en 748, citando St.

1997, c. 164, § 1 (a) (énfasis añadido). El Tribunal también declara: "Si el gobierno y la industria no planifican y actúan adecuadamente para abordar oportunamente nuestras necesidades energéticas, puede producirse un enorme sufrimiento". Ciudad de Sudbury en 748; véase también, Needham-West Roxbury, pág. 74 ("Un servicio de electricidad fiable es esencial para la salud de los ciudadanos de la Commonwealth; por lo tanto, una mejora en la confiabilidad resultará en beneficios para la salud").

En Park City Wind, el proyecto consistió principalmente en una conexión de transmisión entre los generadores eólicos marinos y la red. Viento de Park City de 1 a 3. Los beneficios del proyecto son similares a los beneficios que encontramos en Park City Wind. En concreto, nos encontramos con que:

- El suministro potencial de 1.200 MW a la red desde el Proyecto mejoraría la confiabilidad y la diversidad de la combinación de energía en Massachusetts y en el área

ISO-NE (Exh. SW-1, págs. 1-14). Véase, Park City Wind en 162.

- Esta energía adicional sería una valiosa contribución a la confiabilidad durante los meses de invierno, cuando el sistema de gas natural podría estar limitado y, por lo tanto, ser menos confiable (Exhs. SW-1, en 1-14; EFSB-CPC-1, en 2). Véase, Park City Wind en 162.
- La afluencia de la energía que generará el Proyecto a la Zona de Carga del Sureste de Massachusetts y Rhode Island ("SEMA-RI") mejoraría la confiabilidad de su suministro de energía (Exh. SW-1, págs. 1-14). Esto es importante por dos razones. En primer lugar, en esta zona de carga se han retirado grandes instalaciones de generación nuclear y de combustibles fósiles en los últimos diez años (Exh. SW-1, págs. 1-14). En segundo lugar, ISO-NE ha identificado varios miles de megavatios de generación adicional de combustibles fósiles que corren el riesgo de ser retiradas en un futuro próximo (Exh. SW-1, págs. 1-14).

Además, en la sección VI.G anterior, la Junta de Emplazamiento determinó que con la implementación de las condiciones especificadas y la mitigación presentadas anteriormente, y el cumplimiento de todos los requisitos locales, estatales y federales, los impactos ambientales del Proyecto se minimizarían. En esa misma sección, la Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto, incluida la Variación Observada, a lo largo de la Ruta del Río Lee lograría un equilibrio adecuado entre las preocupaciones ambientales conflictivas, así como entre los impactos ambientales, la confiabilidad y el costo.

Además, en la sección VI.D.2.C.XI hemos encontrado anteriormente que todas las actividades de diseño, construcción y operación del Proyecto cumplirán con los estándares gubernamentales y de la industria aplicables, incluido el Código Nacional de Seguridad Eléctrica y las regulaciones de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional ("OSHA"). Las normas de OSHA se han establecido para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores que construirán el Proyecto en la Commonwealth. Crooker v. OSHA, 537 F.3d 79 (1st Cir. 2008).

En consecuencia, sujeto a la mitigación especificada y las condiciones establecidas en esta Decisión, la Junta de Emplazamiento considera que los planes de la Compañía para la construcción del Proyecto son consistentes con las políticas de salud actuales del Commonwealth.

2. Políticas de Protección del Medio Ambiente

a. Políticas de cambio climático

El proyecto entregaría a la Commonwealth y a la región aproximadamente 1.200 MW de energía eólica limpia y renovable. La Junta de Emplazamiento considera que el suministro de dicha energía

los objetivos de energía eólica marina de la Commonwealth incorporados en la Sección 83C de la Ley de Comunidades Verdes (c. 169 de las Leyes de 2008), modificada por una Ley para Promover la Diversidad Energética (c. 188 de las Leyes de 2016). La Junta de Emplazamiento también considera que el suministro de energía eólica a tal escala también es coherente con la Hoja de Ruta 2050, publicada en diciembre de 2020.⁸⁴ La Hoja de Ruta 2050 establece que para cumplir con los objetivos de cero emisiones netas para 2050, la región deberá expandir drásticamente su suministro de electricidad limpia y renovable. Hoja de ruta 2050 en 56. Con ese fin, la Hoja de Ruta 2050 señala el impacto considerable que tendrá la energía eólica marina en la consecución de este objetivo; y menciona explícitamente el proyecto en el contexto de los proyectos eólicos marinos que ya están en tramitación.

Hoja de ruta para 2050, pág. 58.

La GWSA, promulgada en 2008, es un marco legal integral para abordar el cambio climático. Park City Wind con 164; Needham-West Roxbury en 75, citando GWSA, St. 2008, c. 298. La GWSA ordenó que la Commonwealth redujera sus emisiones de GEI entre un 10 y un 25 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2020, y al menos un 80 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2050. Park City Wind con 164; Needham-West Roxbury con 75; Viento de la Viña a 128.⁸⁵ La GWSA también exige a los organismos administrativos del Commonwealth, entre los que se incluiría la Junta de Emplazamiento, que tengan en cuenta los impactos razonablemente previsibles del cambio climático, incluidas las emisiones adicionales de GEI, y sus efectos, como el aumento previsto del nivel del mar, al considerar y emitir permisos. GWSA, St. 2008, c. 298, § 7; véase también, Park City Wind, pág. 164; Needham-West Roxbury con 75; Viento de la Viña a 129. La GWSA se ha actualizado para aumentar y acelerar los objetivos de reducción de emisiones de GEI de la Commonwealth. Park City Wind en 165, citando la Ley de Diversidad Energética (Capítulo 188 de las Leyes de 2016) y la Ley de Energía Limpia (Capítulo 227 de las Leyes de 2018).

⁸⁴ Este documento se puede encontrar en <https://www.mass.gov/doc/ma-2050-decarbonization- Hoja de ruta/Descargar>.

⁸⁵ Los límites a los que se hace referencia se establecen en la GWSA, St. 2008, c. 298, § 6, que se codificó como G.L. c. 21N, § 3(b). Estos límites estuvieron vigentes hasta el 24 de junio de 2021. G.L. c. 21N,

§ 3. Los límites establecidos en la sección 3(b) de la GWSA fueron modificados posteriormente por la Ley de la Hoja de Ruta Climática, St. 2021, c. 8, § 8, que entró en vigor el 24 de junio de 2021. G.L. c. 21N,

§ 3. Needham-West Roxbury se decidió en 2018 y Vineyard Wind se decidió en 2019, ambos antes de que entrara en vigor la Ley de la Hoja de Ruta Climática. Por lo tanto, las citas en estas decisiones a G.L. c. 21N, § 3, se refieren a la sección 3 antes de que fuera enmendada.

La Ley de la Hoja de Ruta ha fortalecido aún más el compromiso de la Commonwealth de reducir las emisiones de GEI. Viento de Park City en 165. Como resultado de la Ley de Hoja de Ruta, las emisiones de GEI en todo el estado deben estar al menos un 50 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030, al menos un 75 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2040 y al menos cero neto para 2050. Viento de Park City en 165.⁸⁶ La Ley de la Hoja de Ruta amplía el compromiso de la Commonwealth de producir energía eólica marina en virtud del artículo 83C de la Ley de Comunidades Verdes de 1.600 MW a 4.000 MW (St. 2021, c. 8, § 91); Viento de Park City en 165.

El 30 de junio de 2022, el Secretario emitió el Plan de Energía Limpia y Clima para 2025 y 2030 ("2025-2030 CECP") según lo requerido por la Ley de Hoja de Ruta, actualizando las estrategias clave que el Estado Libre Asociado utilizará para alcanzar la reducción del 50 por ciento de las emisiones de GEI requerida por ley por debajo de los niveles de 1990. Como se señaló en el CECP 2025-2030, se prevé que la demanda de electricidad en la Commonwealth aumente significativamente para 2050 debido a la electrificación generalizada de los servicios de construcción y transporte. "Por lo tanto, la intensidad de las emisiones de la generación de electricidad debe seguir disminuyendo incluso mientras aumenta la generación total. *La Commonwealth anticipa que la energía eólica marina será la principal fuente de electricidad para su sistema de energía descarbonizada*, todo lo cual tendría que estar interconectado a la tierra en Massachusetts u otras partes de la red de Nueva Inglaterra" (2025-2030 CECP en 62 (énfasis añadido)).^{Artículo 87}

La Compañía ha presentado un análisis que muestra que la energía producida por el Proyecto reduciría significativamente las emisiones de GEI. Dicha reducción proporcionaría múltiples beneficios ambientales y sería coherente con los estatutos y las políticas ambientales citados

⁸⁶ Más información disponible en <https://www.mass.gov/info-details/massachusetts-clean-plan-de-energía-y-clima-para-2025-y-2030>.

⁸⁷ El 30 de diciembre de 2020, el Secretario emitió la "Hoja de ruta de descarbonización de Massachusetts 2050" ("Hoja de ruta 2050") <https://www.mass.gov/doc/ma-2050-decarbonization-Hoja-de-ruta/Descargar>. Sobre la base de su análisis de una serie de posibles vías, la Hoja de Ruta para 2050 concluye

que las vías más rentables y de bajo riesgo para lograr cero emisiones netas de GEI comparten elementos fundamentales, como una cartera equilibrada de energías limpias anclada en importantes recursos eólicos marinos, una mayor transmisión interestatal, una electrificación generalizada del transporte, la calefacción y el agua caliente de los edificios, y una sustitución rentable de los equipos. infraestructura y sistemas que utilizan combustibles fósiles (Hoja de ruta para 2050, págs. 21-26).

encima. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que la construcción y operación del Proyecto serían consistentes con estas múltiples políticas de protección ambiental que fomentan los proyectos eólicos marinos y las reducciones de emisiones de GEI resultantes.

Con respecto a los permisos estatales y locales, la Compañía se comprometió a obtener todas las aprobaciones, licencias y permisos ambientales aplicables, incluida la revisión de MEPA. Además, el 20 de diciembre de 2023, SCW presentó una solicitud combinada para una licencia del Capítulo 91 de MassDEP y una Certificación Estatal de Calidad del Agua (Exh. EFSB-N-4(S5)). Además, como parte de su licencia anticipada de vías fluviales, el Proyecto pagará una tarifa de ocupación de Tidelands al Commonwealth. El proyecto también asegurará todas las aprobaciones apropiadas de humedales de las comisiones locales de conservación y todos los permisos apropiados de apertura de carreteras o concesiones de ubicación de los municipios afectados. El Proyecto enviará solicitudes para su revisión o avisos de proyecto a doce agencias federales separadas, diez agencias del Estado Libre Asociado y cuatro agencias locales. Además, el proyecto también está sujeto a revisión por parte de las agencias de Rhode Island.

b. Plan de Ordenación Oceánica

El OMP se desarrolló de conformidad con la Ley de Océanos, St. 2008, c. 114. Park City Wind con 163; Viento de la Viña a 128. El OMP identifica y mapea componentes importantes de los ecosistemas estuarinos y marinos de la Commonwealth, como las áreas SSU y las áreas clave de WDU. Park City Wind con 163; Viento de la Viña a 128. El OMP también contiene estándares de ubicación y gestión diseñados para proteger los recursos mapeados. Park City Wind con 163; Viento de la viña en 128.⁸⁸

En el Certificado emitido en el FEIR, el Secretario determinó que el Proyecto no se encuentra dentro del Área de Planificación de Gestión Oceánica de Massachusetts y, por lo tanto, no está obligado a cumplir con los estándares de revisión bajo el OMP ni a pagar una tarifa de mitigación de desarrollo oceánico. Además, en la sección VI.C.3.b.F, la Junta de Emplazamiento examinó el expediente y concluyó que el Proyecto no es

⁸⁸ El OMP está incorporado en el Plan CZM de Massachusetts (Exh. SW-1, págs. 6-14). Además de la revisión de la Junta de Emplazamiento, el Proyecto también se someterá a una revisión de consistencia federal por parte de la Oficina de CZM de Massachusetts (Exhs. SW-1, págs. 6-6).

ubicado en un área de WDU de Massachusetts identificada por la OMP de Massachusetts. Por todas estas razones, encontramos que el OMP no se aplica a este Proyecto.

c. Justicia Ambiental

El Proyecto, una de las primeras adjudicaciones de la Junta de Emplazamiento que también involucra el proceso de revisión de EJ de MEPA de conformidad con la Ley de Hoja de Ruta, ilustra las complejidades y las múltiples capas de disposiciones de EJ que pueden aplicarse a los proyectos de energía. Como señaló correctamente la Compañía, el Proyecto no superó los umbrales de revisión de la Política de J.A. del EEE de 2021 aplicables a asuntos de MEPA o de la Junta de Emplazamiento que habrían requerido un mayor alcance o un análisis mejorado. Sin embargo, el Proyecto estaba obligado a seguir las Regulaciones de J.A. de la Ley de Hoja de Ruta de MEPA y los Protocolos de J.A. relacionados, ya que se presentó ante MEPA después de la fecha de entrada en vigencia de cada uno. Cabe señalar que el Secretario determinó que las Regulaciones y Protocolos de J.A. de MEPA son aplicables al Proyecto, a pesar de que la huella costa afuera y en tierra del Proyecto solo es adyacente a las poblaciones de J.A. (es decir, dentro del DGA de una milla), pero no se encuentra en ninguna área del Grupo de Bloques del Censo de J.A.

La Junta de Emplazamiento debe responder a dos preguntas esenciales con respecto a sus hallazgos en esta decisión: (1) con respecto a los hallazgos de la Sección 61, si los impactos del Proyecto a las poblaciones de J.A. se han evaluado adecuadamente y si estos impactos se han evitado, minimizado o mitigado adecuadamente; y (2) sobre la base de los Principios de J.A. tal como se definen en la Ley de Hoja de Ruta, si el Proyecto demuestra una distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y las cargas ambientales.

En general, la Junta de Emplazamiento no está sujeta a la MEPA, incluido su requisito de identificar los Hallazgos de la Sección 61. Las disposiciones estatutarias de la Junta de Emplazamiento establecen que "ni dicho departamento, ni la junta, ni ninguna otra persona, al tomar ninguna medida de conformidad con las secciones 69I a 69J1/4, inclusive, estarán sujetas a ninguna de las disposiciones de las secciones 61 a 62H, inclusive, del capítulo 30".

G.L. c. 164, § 69I; 980 CMR 5.00. En tales casos, la Junta de Emplazamiento no está obligada a hacer hallazgos de mitigación de la Sección 61 que generalmente se requieren para las agencias de permisos del estado de Massachusetts para proyectos que se someten a la revisión de MEPA EIR. Sin embargo, cuando los asuntos de adjudicación del Departamento (como los

relacionados con § 72 o c. 40A, § 3) se consolidan con los asuntos jurisdiccionales de la Junta de Ubicación, la práctica de larga data de la Junta de Ubicación ha sido seguir la MEPA

requisitos y formular constataciones en virtud del artículo 61 en sus decisiones. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento debe hacer que las Conclusiones de la Sección 61 sean consistentes con el registro desarrollado en la revisión de MEPA.

La Junta de Emplazamiento ha reconocido previamente sus obligaciones en la aplicación de los Principios de J.A. establecidos en la Ley de Hoja de Ruta, que no dependen del estado de revisión de MEPA de un proyecto. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01, en 159 (2022) ("Certificado East Eagle") afirmado, Conservation Law Foundation v. Energy Facilities Siting Board,

No. SJC-13521 (Tribunal Supremo Judicial de Massachusetts, 11 de septiembre de 2024). La Ley de la Hoja de Ruta incluye la definición de los Principios de J.A. como "la participación significativa de todas las personas con respecto al desarrollo, la implementación y el cumplimiento de las leyes, regulaciones y políticas ambientales, incluidas las políticas de cambio climático; y 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, artículo 56. La Ley de Hoja de Ruta enmendó la Sección 62 del Capítulo 30 para definir los beneficios ambientales como "el acceso a recursos naturales limpios, incluidos el aire, los recursos hídricos, los espacios abiertos, los parques infantiles construidos y otras instalaciones y lugares recreativos al aire libre, las fuentes de energía renovables limpias, la aplicación del medio ambiente, la capacitación y la financiación desembolsados o administrados por la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales". La Ley de la Hoja de Ruta exige a las agencias de la EEA (incluidos los departamentos, divisiones, juntas y oficinas) que tengan en cuenta los principios de la JA al formular "cualquier política, determinación o adopción de cualquier otra acción relacionada con la revisión de un proyecto, o al emprender cualquier proyecto de conformidad con las secciones 61 a 62J [G.L. c. 30], inclusive, y las regulaciones relacionadas que probablemente afecten a las poblaciones de justicia ambiental". Ley de Hoja de Ruta, Sección 60, que crea la nueva G.L. c. 30, § 62K.

El expediente muestra que la Compañía se ha esforzado por cumplir con los requisitos de las regulaciones, protocolos y directivas de MEPA EJ en el transcurso de los diversos procesos de revisión de certificados MEPA y la revisión de la Junta de Emplazamiento. En particular, la Compañía:

- Se identificaron las características de las poblaciones de J.A. dentro de un DGA de una milla del Proyecto;
- Utilizó el Visor de mapas de J.A. del EEA para identificar los idiomas hablados por al menos el cinco por ciento de la población en las secciones censales afectadas, que

informan que no hablan inglés "muy bien";

- Notificó con anticipación la presentación de la ENF a las organizaciones comunitarias y llevó a cabo una amplia labor de divulgación, utilizando diversos medios y métodos, para interactuar con las poblaciones de JM de manera accesible y efectiva;
- Proporcionó una evaluación de referencia de las "cargas ambientales injustas e inequitativas y las consecuencias para la salud relacionadas" utilizando la herramienta DPH EJ;
- Se proporcionó información adicional utilizando la herramienta de cribado de ej de la EPA de EE. UU. para identificar indicadores en el percentil 80 o por encima de él dentro de la DGA;
- Identificó los impactos ambientales del proyecto y evaluó si es probable que exacerben materialmente las cargas ambientales existentes;
- Evaluó la presencia de otras posibles fuentes significativas de contaminación ambiental dentro de la DGA; y
- Proporcionó medidas de mitigación recomendadas de la Sección 61 con respecto a las poblaciones de J.A.

En cuanto al proyecto en sí, como se ha comentado anteriormente, el proyecto supondría la conversión de un emplazamiento industrial abandonado que durante décadas albergó la instalación de generación de carbón más grande y con mayores emisiones de Nueva Inglaterra. El proyecto conectaría una nueva instalación de energía limpia a la red eléctrica que promete abordar múltiples prioridades de política estatal. Entre ellas figurarían: aumentar la generación y el uso de energías limpias y renovables; la descarbonización del suministro eléctrico (y de la economía); la reducción de los contaminantes atmosféricos mediante el desplazamiento de los combustibles fósiles utilizados para la generación de electricidad; un impulso en la economía de energía limpia de Massachusetts a través de la creación de nuevos empleos, capacitación y oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral; beneficios económicos para las comunidades anfitrionas, las empresas y las poblaciones de J.A.; y la remediación y reurbanización de una zona industrial abandonada con una larga historia de cargas ambientales en Somerset y las comunidades circundantes.

El proyecto se ubicaría cerca, pero no en las poblaciones de J.A. El DGA de una milla para el proyecto incluye poblaciones de J.A. en Fall River.⁸⁹ MEPA también requirió que la Compañía proporcionara información sobre las poblaciones de J.A. en New Bedford, reconociendo que los buques asociados con la construcción del Proyecto utilizarían las instalaciones portuarias de New Bedford. La compañía argumenta que cualquier emisión asociada

con los buques en New Bedford sería abordada por los propietarios de las instalaciones de New Bedford. La Junta de Emplazamiento señala que, si bien el Proyecto no está ubicado en New Bedford,

⁸⁹ Debido a los datos revisados del Censo, las poblaciones de J.A. identificadas inicialmente en Swansea, se reclasificaron en 2022 y ya no se designan como poblaciones de J.A.

y las poblaciones de J.J. de New Bedford no se encuentran dentro del DGA de una milla asociado con el Proyecto, la construcción relacionada con embarcaciones y la actividad operativa del Proyecto ocurrirían en el área de New Bedford y sus poblaciones de J.A. El registro no proporciona un análisis detallado de los impactos de las emisiones atmosféricas locales de dicha actividad en el área de New Bedford. Sin embargo, la compañía ha propuesto una serie de medidas que reducirían las emisiones relacionadas con los buques en todo el proyecto, como el uso de combustibles ultra bajos en azufre y el posible uso de energía de barco a tierra para los buques mientras están amarrados. La compañía también se ha comprometido a asociarse con una CBO de New-Bedford como parte de sus esfuerzos actuales y futuros de participación comunitaria con las poblaciones de J.A. y otros residentes.

Dadas las importantes poblaciones de J.A. en las cercanías del NBMCT, y el uso previsto del Proyecto del NBMCT y posiblemente otras instalaciones portuarias de New Bedford, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que proporcione información actualizada 90 días antes de comenzar la construcción con respecto a todas las medidas que debe tomar la Compañía para evitar, minimizar y mitigar los impactos ambientales relacionados con su uso del NBMCT. Además, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que proporcione los detalles de su plan y programa de participación comunitaria con el socio CBO seleccionado de New Bedford y otras partes interesadas clave de New Bedford.

Las poblaciones de J.A. en Fall River exhiben varios indicadores de salud vulnerables de J.A.; y el análisis de MEPA se centró en los impactos del Proyecto en estas poblaciones, especialmente de las emisiones atmosféricas relacionadas con la construcción de vehículos y embarcaciones. La Compañía argumenta que su Proyecto no exacerbaría materialmente las condiciones de salud existentes en Fall River. El proceso de revisión de MEPA examinó los impactos ambientales relevantes para las poblaciones de J.A. de Fall River en relación con las fases de construcción y operación, como las emisiones atmosféricas, el polvo fugitivo, el ruido, el tráfico, la calidad del agua, el estacionamiento y los impactos combinados con otros proyectos cercanos (como la instalación de fabricación de cables Prysmian propuesta en Brayton Point). Estas cuestiones, y otras, se consideran rutinariamente en las adjudicaciones de la Sección 69J de la Junta de Emplazamiento, y se abordan en detalle en esta decisión, con hallazgos de que dichos impactos se han minimizado.

Es evidente que los impactos ambientales más significativos relacionados con la JM examinados por la Oficina de MEPA para el Proyecto involucran las emisiones atmosféricas

relacionadas con la construcción de los buques de tendido de cables, los equipos de construcción en tierra y los vehículos y camiones que viajan hacia y desde la construcción

sitio en Brayton Point.⁹⁰ Después de múltiples iteraciones durante el proceso de MEPA, el SFEIR de la Compañía proporcionó una evaluación más precisa de las emisiones atmosféricas de los buques de la fase de construcción dentro del DGA de una milla que abarca las poblaciones identificadas de Fall River EJ. Si bien las estimaciones de las emisiones relacionadas con la construcción disminuyeron sustancialmente en el transcurso de las revisiones de la MEPA (por ejemplo, las emisiones de NOx cayeron de 960 tpa en el Certificado DEIR a 33,9 tpa en el Certificado SFEIR), los niveles finales de las emisiones atmosféricas estimadas no resolvieron completamente las preocupaciones de la Oficina de MEPA sobre los posibles impactos atmosféricos en las poblaciones de J.A. de Fall River. como se indica en el Certificado SFEIR.

El análisis de la Compañía sobre la importancia de la salud para la población de contaminantes atmosféricos relacionados con la construcción de Fall River EJ pareció ser algo concluyente: desestimó la importancia potencial de tales impactos, señalando la distancia mínima de media milla de los buques de construcción desde la costa del Fall River y la dispersión esperada de dichos contaminantes, disminuyendo así cualquier impacto en las poblaciones de Fall River EJ. La compañía también señaló la gran reducción en las emisiones atmosféricas que se espera que produzca el proyecto una vez que esté operativo, como resultado de las emisiones de generación fósil evitadas en otras partes de la red. Dadas las significativas reducciones anuales de emisiones estimadas para el proyecto (por ejemplo, 945 tpa para NOx), esta perspectiva tiene mérito intuitivo. Sin embargo, la Junta de Emplazamiento también señala que las emisiones atmosféricas estimadas relacionadas con la construcción son específicas tanto de la ubicación como del tiempo, y aún pueden tener impactos contemporáneos adversos en las poblaciones de J.A. Incluso si se espera que las emisiones se compensen por completo en el futuro, como lo indica el registro del Proyecto, puede haber efectos provisionales para la salud a considerar. Por esta razón, la Junta de Emplazamiento alienta a los futuros solicitantes a proporcionar modelos de aire u otras formas de análisis para evaluar mejor si las emisiones operativas y relacionadas con la construcción, junto con las fuentes de emisiones existentes y futuras anticipadas de otras instalaciones en la cuenca aérea, pueden afectar negativamente a las poblaciones de J.A. y otras.

Artículo 91

⁹⁰ El proyecto no requiere un permiso aéreo de MassDEP, ya que sus emisiones operativas

estarán por debajo de los umbrales aplicables, dado que no implica el uso de combustibles fósiles para generar electricidad.

- ⁹¹ De acuerdo con la Ley de Hoja de Ruta, el 29 de marzo de 2024, MassDEP promulgó enmiendas a 310 CMR 7.00 Control de la Contaminación del Aire que requieren que un solicitante realice un análisis de impacto acumulativo ("CIA") como parte de una Solicitud de Plan Integral ("CPA") para una instalación ubicada en o cerca de poblaciones de EJ. Debido a su mínima fase operativa, el aire

Es importante destacar que el registro proporciona garantías razonables de que es poco probable que los impactos ambientales del Proyecto exacerben materialmente cualquiera de los Criterios de J.A. para la Salud Vulnerable (hospitalización por ataque cardíaco, exposición al plomo en la infancia, bajo peso al nacer y asma infantil) que la Herramienta de J.A. de Salud Pública de MassDPH muestra que actualmente están por encima del nivel promedio estatal del 110 por ciento en las poblaciones de J.A. de Fall River. Por ejemplo, el proyecto no implicará el uso de pintura a base de plomo, tuberías de plomo ni afectará la exposición al plomo de las viviendas más antiguas de Massachusetts, en las que las pinturas con plomo prevalecían en el pasado y siguen siendo un riesgo para la salud. En cuanto al bajo peso al nacer (que se ha demostrado asociado a factores ambientales como la exposición al plomo, solventes, pesticidas e hidrocarburos aromáticos policíclicos), se espera que el Proyecto reduzca la generación de hidrocarburos aromáticos policíclicos mediante el desplazamiento de los combustibles fósiles utilizados para generar electricidad. De manera similar, para las tasas de asma y ataque cardíaco, se espera que la reducción general de los contaminantes atmosféricos resultantes del desplazamiento de los combustibles fósiles para la generación de energía, los edificios y el transporte (a través de la electrificación de los usos finales con energía limpia) evite impactos adversos en estos indicadores de salud actualmente elevados. Las medidas de mitigación de la contaminación atmosférica que la empresa se ha comprometido a tomar para la construcción y las operaciones (como el control del polvo en el aire con BMP, el uso de combustible diésel con contenido ultrabajo de azufre, motores de bajo NOx y la posible potencia de tierra a barco cuando los buques están amarrados, y otras medidas) ayudarán a minimizar aún más las emisiones atmosféricas y sus indicadores de salud relacionados. Como se señaló anteriormente en la sección VI, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que controle el polvo en el aire con BMP, use combustible diesel de azufre ultra bajo para embarcaciones y vehículos de construcción, use motores de bajo NOx y opciones de energía de tierra a barco según sea posible.

Aunque no está obligado a hacerlo por los Protocolos MEPA EJ, o el precedente de la Junta de Ubicación, la Compañía proporcionó información sustancial sobre los impactos socioeconómicos del Proyecto (y OGF) durante las fases previas a la construcción, construcción y operación. La escala multimillonaria del Proyecto (y del OGF), junto con los compromisos específicos que SCW ha asumido para promover los intereses económicos de las poblaciones de J.A., son consideraciones relevantes con respecto a los impactos de la J.A. en el

emisiones, el Proyecto no está obligado a obtener un CPA de MassDEP. Los umbrales de emisiones atmosféricas especificados por MassDEP que requieren que una instalación obtenga un CPA se basan únicamente en las emisiones operativas y no en las emisiones del período de construcción (310 CMR 7.00).

comunidades afectadas. Como se señaló anteriormente, de los 14 Grupos de Bloques Censales originales que se identificaron dentro del DGA de una milla del Proyecto (incluida la Ruta Alternativa Notificada), 12 se definieron como poblaciones de J.A., en su totalidad o en parte, debido a que sus ingresos medios estaban por debajo del 65 por ciento del nivel de ingresos medios de los hogares en todo el estado. SCW no examinó el grado en que los impactos socioeconómicos del Proyecto podrían afectar los niveles de ingresos de estos Grupos de Bloques del Censo (y posiblemente contribuir a un cambio en su futura designación de población de J.A.). Sin embargo, el registro demuestra los impactos económicos generales sustanciales del Proyecto, y el enfoque de la Compañía en enfocar las oportunidades económicas y los beneficios para las poblaciones de J.A. en el área del Proyecto, resultará en algunos impactos socioeconómicos positivos para las poblaciones de J.A. del Proyecto.⁹²

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente información actualizada 90 días antes del comienzo de la construcción y 90 días después de la finalización de la construcción que incluya: una descripción de las áreas geográficas esperadas o reales de los empleados y trabajadores subcontratados asociados con el Proyecto; las contribuciones de la Compañía a una fuerza laboral capacitada; el progreso de la Compañía hacia el cumplimiento de su compromiso de al menos el 75 por ciento de los empleos de operaciones y mantenimiento con los residentes locales; y el grado en que los empleados y subcontratistas del Proyecto residen dentro de una población de J.A. relevante para el área del Proyecto.

Con respecto a si los impactos del Proyecto han sido adecuadamente evaluados y evitados, minimizados o mitigados, el registro en este procedimiento (incluyendo la larga revisión de J.A. en el proceso de MEPA) ha considerado una serie de cuestiones e impactos relevantes para las poblaciones de J.A. cercanas al área del Proyecto. El proceso de revisión de larga data de la Junta de Emplazamiento, que requiere evitar,

⁹² Cabe destacar que las regulaciones de la CIA de MassDEP identifican los indicadores socioeconómicos como un factor importante en la consideración de los problemas de JA (310 CMR 7.02 (14) (c) (4) Tabla 1). De MassDEP [Guía para realizar análisis de impacto acumulativo para aplicaciones de planes de calidad del aire](#), que acompañó a la emisión de las enmiendas de la CIA a 310 CMR 7.00 (28 de marzo de 2024), señala los vínculos entre varios indicadores de salud (p. ej., enfermedad pulmonar obstructiva crónica, enfermedad coronaria, niveles elevados de plomo en la sangre y asma pediátrica) y afecciones socioeconómicas (p. ej., niveles de ingresos) de la población J.A. *Ver, Guía para realizar análisis de impacto acumulativo para aplicaciones de planes de calidad del aire* en 23-25.

minimizar y mitigar los impactos ambientales adversos para las comunidades y sus poblaciones, es complementario a este objetivo de J.A. El registro ha identificado impactos ambientales relevantes para la población de J.A., así como numerosos medios para evitar, minimizar y mitigar estos impactos. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que observe y siga todos los hallazgos de la Sección 61 relacionados con EJ contenidos en el Certificado SFEIR (Exh. SW-15, págs. 22 y 23).

Hay ciertos refinamientos que a la Junta de Emplazamiento le gustaría ver en futuras revisiones de J.A. por parte de los solicitantes, como el modelado del aire para los impactos de las emisiones atmosféricas en las poblaciones de J.A. y un análisis más completo de los posibles impactos acumulativos. Sin embargo, el registro proporciona una garantía adecuada de que estos impactos son más que compensados, con el tiempo, por reducciones significativas de las emisiones atmosféricas y otros beneficios del Proyecto (y OGF). Con los hallazgos de mitigación de la Sección 61 propuestos por SCW, y los hallazgos y condiciones adicionales adoptados en esta decisión, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos relacionados con la JM del Proyecto se han caracterizado, evitado, minimizado y mitigado adecuadamente. Teniendo en cuenta lo anterior, también encontramos que el Proyecto no impondría un impacto adverso desproporcionado en las poblaciones de J.A. del Proyecto.

Con respecto a los principios de J.A., la Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto promovería varios objetivos importantes de la política energética, ambiental y económica del estado y resultaría en beneficios energéticos y ambientales directos e indirectos y, en general, reduciría las cargas ambientales que afectan a la población de J.A. en el área del Proyecto. Si bien la Compañía reconoce que se producirían algunos impactos ambientales limitados durante el período de construcción (como las emisiones atmosféricas y el ruido), estos impactos son en gran medida temporales, minimizados y mitigados por las condiciones de esta decisión, beneficiando tanto a las poblaciones EJ como a las que no lo son. Del mismo modo, encontramos que estos impactos temporales y mitigados se ven compensados por los beneficios energéticos y ambientales inmediatos y a largo plazo descritos anteriormente que el Proyecto (y el OGF) producirán. Como se señaló anteriormente, estos beneficios incluyen

(1) niveles sustanciales de emisiones atmosféricas evitadas de combustibles fósiles que de otro modo se utilizarían para generar energía eléctrica en la región y descarbonización (tanto de generación como de electrificación de usos finales con energía limpia); (2) la continua revitalización, restauración y mejora de Brayton Point, una antigua central eléctrica de carbón que

ahora es un terreno baldío; y (3) efectos socioeconómicos positivos relacionados con un número sustancial de nuevos empleos, oportunidades de desarrollo económico y

programas de capacitación energética para poblaciones de J.A. (y otras) en el área del Proyecto y en la región de la Costa Sur en general.

En vista de lo anterior, la Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto lograría una distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y las cargas ambientales y es consistente con los requisitos de los Principios de J.A. articulados en la Ley de Hoja de Ruta. Véase Conservation Law Foundation v. Energy Facilities Siting Board, No. SJC-13521 (Tribunal Supremo Judicial de Massachusetts, 11 de septiembre de 2024).

3. Uso de Recursos y Políticas de Desarrollo

La Junta de Emplazamiento considera que el proyecto también es coherente con la política de Crecimiento Inteligente/Energía Inteligente de 2007 de la AEMA. Véase Park City Wind en 168; Viento de la Viña en 130, 131. Esta política estableció los Principios de Desarrollo Sostenible de la Commonwealth. Viento de Park City en 168. Estos principios incluyen: (1) apoyar la revitalización de los centros urbanos y vecindarios mediante la promoción de un desarrollo compacto, que conserve la tierra, que proteja los recursos históricos e integre los usos; (2) fomentar la remediación y la reutilización de sitios, estructuras e infraestructura existentes en lugar de nuevas construcciones en áreas no desarrolladas; (3)

Proteger

tierras ambientalmente sensibles, recursos naturales, hábitats críticos, humedales y recursos hídricos y paisajes culturales e históricos; (4) aumentar las oportunidades de empleo y negocios; (5) promoción de energías limpias; y (6) la aplicación de soluciones regionales (Exh. SW-1, en 6-28. 6-29). La parte terrestre del Proyecto se ubicaría exclusivamente dentro de terrenos privados, previamente perturbados, minimizando así el desmonte necesario para acomodar la infraestructura propuesta. El proyecto también ha sido diseñado para mitigar los impactos en tierras sensibles mediante el uso de HDD para evitar los recursos costeros sensibles (es decir, Playa Barrera, Playa Costera, Banco y Duna, así como mitigar los impactos a la Tierra Bajo el Océano), y la ubicación de infraestructura terrestre en áreas de tierras altas a una distancia significativa de la línea media actual de marea alta alta (Exh. SW-1, §§ 4, 5).

Además, la entrega de aproximadamente 1.200 MW de energía limpia renovable a la red regional crearía oportunidades de empleo y negocios. Encontramos, por lo tanto, que el Proyecto sería consistente con las políticas del Commonwealth con respecto al uso de los recursos y el desarrollo.

VIII. ANÁLISIS BAJO G.L. C. 40A, § 3 – EXENCIONES INDIVIDUALES DE ZONIFICACIÓN

A. Norma de revisión

G. L. c. 40A, § 3, dispone, en la parte pertinente, que:

Los terrenos o estructuras utilizados, o que serán utilizados por una corporación de servicios públicos, pueden estar exentos en aspectos particulares de la aplicación de una ordenanza de zonificación o estatuto si, a petición de la corporación, el [Departamento], después de la notificación dada de conformidad con la sección once y una audiencia pública en el pueblo o ciudad, determinará las exenciones requeridas y determinará que el uso actual o propuesto del terreno o la estructura es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público.

Por lo tanto, un peticionario que busca una exención de un estatuto de zonificación local bajo G.L. c. 40A, § 3, debe cumplir con tres criterios.⁹³ En primer lugar, el peticionario debe calificar como una empresa de servicios públicos ("P S C"). Save the Bay, Inc. v. Department of Public Utilities, 366 Mass. 667 (1975) ("Save the Bay"). En segundo lugar, el peticionario debe demostrar que el uso actual o propuesto del terreno o la estructura es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público. Park City Wind con 169; Viento de la Viña con 132; NRG Canal 3 Development LLC, EFSB 15-06/D.P.U. 15-180, en 140-141 (2017) ("NRG Canal"). Finalmente, el peticionario debe establecer que requiere una exención de la ordenanza o estatuto de zonificación. Park City Wind con 169; Proyecto de Confiabilidad de Mid Cape en 98; Viento de la Viña a 132.

Además, la Junta de Emplazamiento favorece la resolución de problemas locales a nivel local siempre que sea posible, para reducir la preocupación con respecto a cualquier intrusión en el gobierno autónomo. La Junta de Emplazamiento considera que el enfoque más eficaz para hacerlo es que el peticionario consulte con los funcionarios locales

⁹³ G.L. c. 40A, § 3 se aplica al Departamento. El Departamento remite las peticiones de exención de zonificación a la Junta de Emplazamiento para su audiencia y decisión de conformidad con G.L. c. 25, § 4. De acuerdo con G.L. c. 164, § 69H, al decidir asuntos bajo un estatuto del Departamento, la Junta de Ubicación aplica las normas del Departamento y de la Junta "de manera consistente". Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento y el Departamento implementan G.L. c. 40A, § 3, utilizando estándares de revisión consistentes, y esta Decisión cita tanto las decisiones de la Junta de Emplazamiento como las órdenes del Departamento que interpretan G.L. c. 40A, § 3. El 5

de julio de 2022, el Presidente del Departamento remitió la Petición de Zonificación de SCW a la Junta de Emplazamiento para su revisión y decisión de conformidad con G.L. c. 25,
§ 4.

con respecto a su proyecto antes de solicitar exenciones de zonificación de conformidad con G.L. c. 40A, § 3. Park City Wind en 169-170; Viento de la Viña con 132; Russell Biomass LLC y Western Massachusetts Electric Company, EFSB 07-4/D.P.U. 07-35/07-36, en 61-62 (2009) ("Russell Biomass II"). Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento alienta a los peticionarios a consultar con los funcionarios locales y, en algunas circunstancias, a solicitar permisos de zonificación locales antes de solicitar exenciones de zonificación del Departamento en virtud de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

G.L. c. 40A, § 3. Park City Wind con 170; Viento de la Viña con 132; Russell Biomass II a los 68 años.

B. Corporación de Servicios Públicos

1. Norma de revisión

Al determinar si un peticionario califica como PSC a los efectos de G.L. c. 40A, § 3, el SJC de Massachusetts ha declarado:

[E]n las consideraciones pertinentes son si la corporación está organizada de acuerdo con una franquicia apropiada del Estado para proveer a una necesidad o conveniencia al público en general que no podría ser suministrada a través de los canales ordinarios de los negocios privados; si la corporación está sujeta al grado requerido de control y regulación gubernamental; y la naturaleza del beneficio público que se deriva del servicio prestado.

Save the Bay, 366 Mass. en 680; Park City Wind con 170; Sudbury-Hudson con 194; véase también Berkshire Power Development, Inc., D.P.U. 96-104, en 26-36 (1997) ("Berkshire Power").⁹⁴

⁹⁴ El Departamento interpreta esta lista no como una prueba, sino más bien como una guía para garantizar que se cumpla la intención de G.L. c. 40A, § 3, es decir., que un uso actual o propuesto de un terreno o estructura que el Departamento determine que es "razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público" no sea excluido debido a la oposición local. Poder de Berkshire a los 30; Salva la bahía, 366 Mass. en 685-686; Pueblo de Truro, 365 Mass. en 410 (1974); Exelon West Medway en 135 n.117; Compañía de energía de Nueva Inglaterra que opera bajo el nombre comercial de National Grid, D.P.U 15-44/15-45. en 5-6 (2016) ("MVRP (en inglés)"). El Departamento ha interpretado las "consideraciones pertinentes" como un "conjunto flexible de criterios que permiten al Departamento responder a los cambios en el entorno en el que operan las industrias que regula y que aún proporcionan el bienestar público". Poder de Berkshire a los 30; MVRP (en inglés) a las 6; véase también Dispatch Communications of New

England d/b/a Nextel Communications, Inc.,

D.P.U./D.T.E. 95-59B/95-80/95-112/96-113, en 6 (1998). El Departamento ha determinado

2. Posición de la empresa

La Compañía afirma que es una corporación de servicio público a los efectos del estatuto de zonificación (Informe de la Compañía en 228). El SCW evaluó los factores en virtud del precedente de Save the Bay. La primera de las "consideraciones pertinentes" que aborda la Compañía es si la corporación está organizada de conformidad con una "franquicia apropiada" del Estado para satisfacer una necesidad o conveniencia al público en general que no podría satisfacerse a través de los canales ordinarios de los negocios privados (Company Brief en 227). La Compañía declara que "[e]l Departamento ha determinado que no es necesario que un peticionario demuestre la existencia de una franquicia apropiada para establecer el estado [de PSC]" (Escrito de la Compañía en 227; Viento de la Viña con 133; Berkshire Power, pág. 31) (se omiten las comillas internas). La Compañía afirma que el precedente del Departamento y de la Junta de Emplazamiento ha sostenido que cualquier corporación que "posea activos generadores en Massachusetts y haga que esos activos estén disponibles para servir al mercado de Nueva Inglaterra, es una corporación de servicio público" (Company Brief en 227-228, citando a Vineyard Wind en 135-136; Canal NRG en 142-143; Exelon West Medway, LLC y Exelon West Medway II, LLC, EFSB 15-01/D.P.U. 15-25, en 136 (Exelon West Medway) (citando a USGen New England, Inc., D.T.E. 03-83, en 15 n.9 (2004) ("USGen"); Russell Biomass LLC, D.T.E./D.P.U. 06-60, en 15 (2008) ("Russell Biomasa I").

Al abordar la consideración de la "naturaleza del beneficio público", la Compañía afirma que el Proyecto llevará la producción de generación de una instalación de energía eólica marina a escala comercial a la red eléctrica a granel de Nueva Inglaterra, donde atenderá las necesidades de los consumidores de energía de la región (Informe de la Compañía en 227-228) (puntuación interna omitida). Llevar energía eólica marina generada a la red es necesario, argumenta la Compañía, para cumplir con los mandatos relacionados con el cambio climático (Escrito de la Compañía en 228, citando Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-N-4(S3)(1)).

que no es necesario que un peticionario demuestre la existencia de "una franquicia apropiada" para establecer el estado de PSC. Berkshire Power con 31; MVRP en 6; NSTAR Electric Company, D.P.U. 15-02, en 4-5 (2015).

La Compañía sostiene que, según el precedente de Vineyard Wind, la Junta de Emplazamiento no necesita decidir si una empresa de transmisión que no es de servicios públicos calificaría como PSC. Más bien, afirma la Compañía, "la Junta de Emplazamiento debería determinar aquí, como lo hizo en el caso Vineyard Wind, que aunque" el OGF estará ubicado en aguas federales, los "otros componentes principales de la Instalación tendrán una presencia física dentro de Massachusetts" (Escrito de la Compañía en 228). En consecuencia, afirma la Compañía, SCW ha demostrado un nexo apropiado con Massachusetts para ser considerada una corporación de servicio público en Massachusetts" (Escrito de la Compañía en 228). Por lo tanto, concluye la Compañía, la Junta de Emplazamiento debe determinar que SCW califica como una corporación de servicio público (Informe de la Compañía en 228, citando a Vineyard Wind en 135).

En su escrito, el Municipio no aborda la cuestión de si la Compañía constituye una PSC.

3. Análisis y conclusiones sobre la Corporación de Servicios Públicos

Precedentes recientes han establecido que una entidad no generadora que proporciona servicios de energía a la red eléctrica de Nueva Inglaterra, como la Compañía, puede calificar como una PSC. Viento de Park City en 172-174; Viento de la Viña en 134-136; Medway Grid LLC, D.P.U. 22-18/22-19, en 28-32 (2023); Cranberry Point Energy Storage LLC, D.P.U. 22-59, en 38 (2023). Los proyectos considerados tanto en Park City Wind como en Vineyard Wind eran similares al proyecto en el presente caso. Los tres proyectos consisten en líneas de transmisión terrestres y marinas que conectarían una instalación de generación de energía eólica marina a la red en Massachusetts (Exh. SW-3, en 1 y n.1 y 2). Viento de Park City en 1, 2; Viento de la viña a las 2. En los dos procedimientos anteriores, la Junta de Emplazamiento consideró que las instalaciones de transmisión que comprendían los proyectos pertinentes eran sólo "un componente" de una entidad más grande. Park City Wind con 172; Viento de viñedo a 135. Esa entidad más grande, descubrió la Junta de Emplazamiento, "genera y transmite electricidad". Park City Wind en 172, citando a Vineyard Wind en 135.

Por lo tanto, en ambos procedimientos anteriores, la Junta de Emplazamiento consideró los proyectos "como un generador a los efectos de determinar si la Compañía califica como PSC". Park City Wind con 172; Viento de viñedo a 135. Siguiendo el precedente, la Junta de Emplazamiento también considera el Proyecto en el presente procedimiento como parte de una entidad más grande que genera y transmite electricidad. Por lo tanto, consideramos el Proyecto, al

igual que los de Park City Wind y Vineyard Wind, como un generador a los efectos de determinar si la Compañía califica como PSC.

Además, esta entidad más grande de la que forma parte el Proyecto posee activos de valor significativo ubicados en Massachusetts; y la interconexión del Proyecto a la red también estará en Massachusetts. De esta manera, la Compañía se asemeja a los peticionarios tanto en Park City Wind como en Vineyard Wind. Park City Wind en 1, 3, 173; Viento de viñedo a las 3, Figura 1. Además, la Compañía, al igual que los peticionarios en Park City Wind y Vineyard Wind, es una compañía de responsabilidad limitada constituida en Delaware y registrada para hacer negocios en Massachusetts (Exh. SW-4, en 3). Ver Park City Wind en 173; Vineyard Wind en 133-134. Por lo tanto, consideramos que la Compañía ha establecido un nexo legal y físico con el Estado Libre Asociado.

La naturaleza de los beneficios públicos del Proyecto es similar a la naturaleza de los beneficios públicos de los proyectos considerados en Park City Wind y Vineyard Wind. Los tres proyectos suministrarán energía renovable a la red de Nueva Inglaterra (Exh. SW-1, págs. 6-9). Park City Wind con 176; Viento de la Viña a 127. Al hacerlo, el proyecto, al igual que los proyectos de Park City Wind y Vineyard Wind, ayudará a la Commonwealth a alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones de GEI. Park City Wind en 25, 26, 29, 149, 160, 166, 171 y 176; Viento de la Viña en 129, 137, 138.

SCW satisface todas las consideraciones pertinentes enumeradas en Save the Bay. Además, la Compañía también califica como PSC bajo el estándar enumerado en NRG Canal, Exelon West Medway y USGen: es decir, es una entidad con un nexo apropiado con el Commonwealth que utiliza sus activos para generar electricidad para el mercado de Nueva Inglaterra. Por estas razones, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía califica como PSC para los propósitos del estatuto de exención de zonificación.

C. Conveniencia y Bienestar Público

1. Norma de revisión

Al determinar si el uso actual o propuesto es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar público, el Departamento debe equilibrar los intereses del público en general con el interés local. Save the Bay, 366 Mass. en 680; Departamento de Servicios Públicos, 365 Mass. 407, 409 (1974) ("Ciudad de Truro"). Específicamente, el Departamento está facultado y obligado a llevar a cabo "una consideración amplia y equilibrada de todos los aspectos del interés público general y el bienestar y no simplemente [hacer un] examen de los intereses locales e individuales que podrían verse afectados". Ferrocarril Central de Nueva York contra el

347 Mass. 586, 592 (1964) ("Ferrocarril Central de Nueva York"). Al revisar una petición para una exención de zonificación bajo G.L. c. 40A, § 3, el Departamento está facultado y obligado a considerar los efectos públicos de la exención solicitada en Massachusetts en su conjunto y en el territorio al que sirve el solicitante. Salva la Bahía en 685; Ferrocarril Central de Nueva York en 592.

Por lo tanto, al determinar si el uso actual o propuesto de un peticionario es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar público, el Departamento examina: (1) la necesidad o los beneficios públicos del uso actual o propuesto; (2) el uso actual o propuesto y cualquier alternativa o sitios alternativos identificados;⁹⁵ y (3) los impactos ambientales o cualquier otro impacto del uso actual o propuesto. Luego, el Departamento equilibra los intereses del público en general con el interés local y determina si el uso actual o propuesto de la tierra o las estructuras es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público. Viento de Park City en 174-175; Proyecto de confiabilidad de Mid Cape en 100-101; Viento de la Viña en 136-137.

2. Posición de la empresa

La Compañía afirma que el Proyecto es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público (Escrito de la Compañía en 229-233). La Compañía sostiene que el "propósito principal de la . . . El proyecto permitirá el suministro de energía de una capacidad estimada de 1.200 MW desde . . . [la OGF] a la red eléctrica regional de Nueva Inglaterra y, por lo tanto, proporcionar a la Mancomunidad de Massachusetts energía limpia y renovable" (Company Brief en 230, citando Exhs. SW-1, en 1-3, 2-1 a 2-11; EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-N-1(S2); EFSB-N-1(S2)(1); EFSB-N-2; EFSB-N-4). El precedente de la Junta de Emplazamiento, afirma la Compañía, apoya la proposición de que cuando las instalaciones de transmisión son necesarias para conectar las instalaciones de generación propuestas a la red, que

⁹⁵ Con respecto al sitio particular elegido por un peticionario, G.L. c. 40A, § 3 no requiere que el peticionario demuestre que su sitio principal es la mejor alternativa posible, ni el estatuto requiere que el Departamento considere y rechace todos los posibles sitios alternativos presentados. Más bien, la disponibilidad de sitios alternativos, los esfuerzos necesarios para asegurarlos y las ventajas y desventajas relativas de esos sitios son cuestiones de hecho que se relacionan únicamente con la cuestión principal de si el sitio principal es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar del público. Martarano v. Departamento de Servicios Públicos, 401 Mass. 257, 265 (1987); Ferrocarril Central de Nueva York en 591.

la necesidad respalda una determinación de necesidad de conformidad con G.L. c. 40A, §3 (Company Brief en 230, citando a Russell Biomass II; Cape Wind Associates, LLC, EFSB 02-2A/D.T.E. 02-53, en 21-24 (2008) ("Decisión de Cape Wind 2008"). La infraestructura existente es inadecuada para conectar el OGF a la red eléctrica en Nueva Inglaterra (Company Brief en 230, citando Exh. SW-1, págs. 2-6). El proyecto remediaría esta situación al proporcionar un medio confiable para transmitir la electricidad generada por el OGF a la red de Nueva Inglaterra (informe de la compañía en 230).

Además, la Compañía también declara que es probable que la electricidad producida por el OGF esté disponible para el suministro de energía regional (Escrito de la Compañía en 231, citando Exhs. SW-1, en 2-6 a 2-11; EFSB-N-4(S1) de 5 a 10; EFSB-G-10(S3)(1) en 18; EFSB-N-4(S1)(1) de 8 a 10; EFSB-N-4(S1)(2)). La Compañía basa esta representación en indicadores del progreso del proyecto, los compromisos de desarrollo y los requisitos de política pública (Company Brief en 231, citando Exhs. SW-1, de 2-6 a 2-11; EFSB-N-4(S1) en 5-10; EFSB-G-10(S3)(1) en 18; EFSB-N-4(S1)(1) en 10; EFSB-N-4(S1)(2)).

La Compañía argumenta que la construcción del OGF se está desarrollando en respuesta a la necesidad establecida por las directivas legales y políticas, incluida la Sección 83C de la Ley de Comunidades Verdes, modificada por una Ley para Promover la Diversidad Energética, así como una Ley para Promover la Energía Limpia, la GWSA y la Ley de Hoja de Ruta (Informe de la Compañía en 231, citando Exhs. SW-1 en 6-3; EFSB-CPC-1 en 1 a 3; EFSB-CPC-2). Además, la Compañía argumenta que la construcción del Proyecto resultaría en importantes beneficios públicos ambientales, económicos y de confiabilidad (Escrito de la Compañía en 231, citando Exhs. EFSB-N-4(S1)(1); SW-1 en 1-14, 6-3; EFSB-CPC-1 en 1 a 3; EFSB-CPC-2).

El Municipio no abordó el tema de la conveniencia pública y el bienestar.

3. Análisis y conclusiones sobre la conveniencia y el bienestar públicos

Al determinar si el uso propuesto es razonablemente necesario para la conveniencia y el bienestar públicos, hay tres cuestiones que deben abordarse: (1) la necesidad o los beneficios públicos del uso actual o propuesto; (2) el uso actual o propuesto y cualquier alternativa o sitios alternativos identificados; y (3) los impactos ambientales u otros impactos del uso actual o propuesto.

a. La necesidad o los beneficios públicos del uso propuesto

Los beneficios del Proyecto son casi idénticos a los beneficios que la Junta de Emplazamiento encontró como base para aprobar los proyectos propuestos en Park City Wind y Vineyard Wind. Los tres proyectos consisten en instalaciones de transmisión que conectarían las instalaciones de generación de energía en alta mar a la red en Massachusetts (Exhs. SW-1, en 1-2, 1-3; SW-3, en 1 a 4, 6). Viento de Park City en 1, 2; Viento de la viña en 1, 2. La Junta de Emplazamiento considera en el presente caso, como lo hicimos en Park City Wind y Vineyard Wind, que tal conexión ayudaría a reducir las emisiones regionales de GEI y también reduciría la dependencia regional de los combustibles fósiles en favor de la energía eólica. Véase Park City Wind en 176; Viento de la Viña en 138-139. Además, la Junta de Emplazamiento considera, como lo hicimos tanto en Park City Wind como en Vineyard Wind, que los beneficios del Proyecto serían fundamentales para cumplir con los objetivos de política estatutaria y regulatoria de la Commonwealth. Véase Park City Wind en 176; Viento de la Viña en 138-139. Además, la Junta de Emplazamiento ha determinado que el proyecto es necesario. La Junta de Emplazamiento considera que el proyecto proporcionaría importantes beneficios públicos y que es necesario para la región.

b. El uso propuesto y cualquier alternativa o sitios alternativos identificados

La Junta de Emplazamiento revisó el análisis de alternativas de proyecto de la Compañía y el proceso de selección de rutas en las Secciones IV y V. La Junta determinó que, en general, el proyecto es superior a otras alternativas evaluadas con respecto al costo, los impactos ambientales, satisfaciendo la necesidad identificada.

Véase la sección IV.C, supra. Además, la Junta determinó que la Compañía demostró que:

(1) desarrolló y aplicó un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de una manera que asegure que no se ha pasado por alto o eliminado ninguna ruta que sea claramente superior al proyecto propuesto; y (2) identificó una gama de rutas prácticas de líneas de transmisión con alguna medida de diversidad geográfica. Véase, sección V.C, supra. Este hallazgo es casi idéntico a los hallazgos que hicimos en Park City Wind y Vineyard Wind, lo que destaca otra similitud entre los tres proyectos. Véase Park City Wind en 177; Viento de la Viña a 138.

c. Impactos ambientales u otros impactos del uso propuesto.

La Junta de Emplazamiento evaluó los impactos ambientales del Proyecto en la Sección VI.G anterior, y encontró que el Proyecto logró un equilibrio adecuado entre costo, confiabilidad e impactos ambientales.

d. Conclusión sobre la conveniencia y necesidad pública

Sobre la base de los hallazgos realizados en este documento, la Junta de Emplazamiento considera que las ventajas del Proyecto para el público superan con creces cualquier desventaja o impacto. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar público.

D. Exenciones individuales requeridas

1. Norma de revisión

Al determinar si se requiere una exención de una disposición particular de una ordenanza de zonificación para los propósitos de G.L. c. 40A, § 3, el Departamento determina si la exención es necesaria para permitir la construcción o la operación del proyecto del peticionario. Park City Wind con 177; Beverly-Salem con 116; Viento de Viñedo en 139. El peticionario tiene la carga de identificar las disposiciones individuales de zonificación aplicables al proyecto y de establecer en el expediente que se requiere la exención de cada una de esas disposiciones:

La Compañía está en una mejor posición para identificar sus necesidades, y tiene la responsabilidad de defender plenamente su propio caso. . . El Departamento espera plenamente que, de ahora en adelante, todas las empresas de servicios públicos que soliciten exenciones en virtud de [G.L.] c. 40A, § 3 identificará completa y oportunamente todas las exenciones que sean necesarias para que la corporación proceda con sus actividades propuestas, de modo que el Departamento tenga una amplia oportunidad de investigar la necesidad de las exenciones requeridas.

Park City Wind con 178; Proyecto de Confiabilidad de Mid Cape en 102-103; Área de Servicio Geográfico Celular de Nueva York, Inc., D.P.U. 94-44, pág. 18 (1995).

2. Usos "prohibitivos" vs "permisivos" en la ordenanza de zonificación de Somerset

La Compañía solicita exenciones de las disposiciones de uso de los Estatutos de Zonificación de Somerset, ya que el uso propuesto por la Compañía no está expresamente autorizado por los Estatutos (Exh. SW-4, págs. 22, 25 y 36). La Compañía afirma que el Estatuto de Zonificación de Somerset es del tipo descrito como "prohibitivo" en lugar de "permisivo" (Escrito de la Compañía en 239, citando Tanner v. Board of Appeals of Boxford, 61 Mass. App. Ct. 647, 648 (2004) ("Tanner") ver también Exh. EFSB-Z-9). En esta forma de Estatuto, la Compañía declara, la presunción predeterminada es que un uso está prohibido a menos que esté expresamente autorizado en los distritos de zonificación en los que estaría ubicado (Exh. EFSB-Z-9, citando Beale v. Junta de Planificación de Rockland, 423 Mass. 690, 693 (1996) y Town of Harvard v. Maxant, 360 432, 436 (1971)).

La Sección 4.1.3 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset prohíbe dos tipos de usos: (1) cualquier uso bajo el cual se denote con la palabra "No" en la Tabla de Regulaciones de Uso; o (2) cualquier uso que no esté específicamente enumerado en la Tabla de Regulaciones de Uso (Exh. EFSB-Z-9; SW-4, exh. B, pág. 10).

La sección 7.7(e) de la Ordenanza de Zonificación de Somerset prohíbe expresamente la concesión de una variación de uso (Exhs. SW-4, en 33, 35, 36; SW-4, exh. B, pág. 49).

En apoyo de esta proposición, la Compañía declara que la Sección 4.1.3 del Estatuto de Zonificación de Somerset establece que "ningún edificio, estructura o terreno en ningún distrito puede ser usado, erigido o diseñado para ser usado, en su totalidad o en parte, para cualquier uso bajo el cual se denote con la palabra 'No' en la Tabla o para cualquier uso que no se enumere específicamente en la Tabla, excepto como se proporciona a continuación" (Exh. EFSB-Z-9; véase también, Exh. SW-4, exh. B, pág. 10). La "Tabla" a la que se hace referencia es la "Tabla de Reglamento de Uso" establecida en la sección 4.2 de los estatutos (Exhs. EFSB-Z-9; SW-4, exh. B, págs. 10 a 16).

El Municipio no aborda el argumento de la Compañía con respecto a la naturaleza prohibitiva de la Ordenanza de Zonificación de Somerset en su escrito posterior a la audiencia.

Sin embargo, la opinión de la Compañía de que la Ordenanza de Zonificación de Somerset es "prohibitiva" se ve atenuada por la sección 4.1.4 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset, que "permite que se otorguen permisos especiales para cualquier uso adicional que sea

sustancialmente similar a uno o más de los usos específicamente autorizados y no más perjudicial para el vecindario" (Exhs. SW 4, en 35; SW 4, exh. B en 10). La emisión de permisos especiales se rige por la sección 4.1.2, que establece:

Un uso enumerado en la Sección 4.2 [Tabla de Reglamento de Uso] está permitido en cualquier distrito en el que se indique con la palabra "Sí". Si se indica en la Tabla [de regulaciones de uso] con las letras "SP", el uso puede permitirse en el distrito solo si la Junta de Apelaciones, o cualquier otra autoridad otorgante de permisos especiales que pueda proporcionar este Estatuto, así lo determina y otorga un permiso especial"

(Exh. SW-4, exh. B, pág. 10).

En vista de lo anterior, la Junta de Emplazamiento concluye que la Ordenanza de Zonificación de Somerset es del tipo prohibitivo en lugar de permisivo con una excepción: algunos usos específicamente identificados enumerados en las Regulaciones de la Tabla de Uso pueden ampliarse a través del proceso de permiso especial. La Junta de Emplazamiento considera que los aspectos prohibitivos de la Ordenanza de Zonificación de Somerset requieren un alivio para permitir que el Proyecto se construya y opere, sin riesgo excesivo de interpretaciones adversas bajo la Ordenanza de Zonificación de Somerset. Este alivio permitirá que el Proyecto cumpla con los fines previstos y necesarios.

3. Descripción de las exenciones solicitadas, posiciones de las partes, análisis y conclusiones

SCW busca múltiples exenciones de zonificación individuales de la Ordenanza de Zonificación de Somerset (Exh. SW-4, págs. 25 y 36). Las exenciones solicitadas se agrupan a continuación de acuerdo con la parte física del Proyecto a la que se refieren: (1) la Estación Convertidora propuesta; y (2) los cables terrestres y la interconexión de la red.

Las Tablas 23, 24 y 25 a continuación resumen: (1) cada una de las disposiciones específicas de la Ordenanza de Zonificación de Somerset de las cuales la Compañía busca una exención; (2) la reparación disponible (si la hubiera) en virtud de las disposiciones estatutarias respectivas; y (3) el argumento de la Compañía de por qué no puede cumplir con la disposición de zonificación identificada y/o por qué el alivio de zonificación disponible es inadecuado.

En su escrito, el Municipio no está de acuerdo con la afirmación de SCW de que tiene derecho a exenciones individuales de zonificación bajo las circunstancias de este caso (Town Brief en 2). Sin embargo, el Municipio no presenta ningún argumento en contra de la concesión de ninguna solicitud específica de exención de zonificación (Town Brief, passim). Más bien, el Pueblo "enfoca este Escrito en las condiciones propuestas que podrían satisfacer las preocupaciones del Pueblo con respecto a los impactos del Proyecto, y que, si se estipulan, pueden resultar en

la voluntad de la Ciudad de retirar su oposición" (Town Brief, pág. 2). Abordamos estas condiciones solicitadas, y las respuestas de la Compañía a las mismas, en la Sección VIII.D.4, a continuación.

- a. Estación convertidora (argumento de la empresa, objeción de la ciudad, respuesta de la empresa)

En la Petición de Zonificación, la Compañía solicita el alivio de las siguientes disposiciones para construir la Estación Convertidora (Exh. SW-4, págs. 33 y 34):

Tabla 23. Exenciones de zonificación solicitadas por SCW para la estación convertidora

Disposición y descripción de los estatutos de zonificación	Alivio de zonificación disponible	Justificación de SCW para solicitar la exención de zonificación
Normas de uso §§ 4.2 y 4.1.4	Ninguno disponible	<p>La sección 7.7(e) prohíbe expresamente la concesión de variaciones de uso. La Estación Convertidora SCW está ubicada en el Distrito Industrial y la Sección 4.2 (Tabla de Reglamento de Uso) no permite expresamente estaciones convertidoras en conexión con una instalación de generación eólica a gran escala.</p> <p>La sección 4.1.4 permite que se otorguen permisos especiales para cualquier uso adicional que sea sustancialmente similar a uno o más de los usos específicamente autorizados y que no sea más perjudicial para el vecindario. El Estatuto de Zonificación de Somerset es ambiguo en cuanto a si el uso propuesto del Proyecto es elegible para un permiso especial bajo esta Sección porque la interpretación de la Sección es subjetiva y discrecional. Por lo tanto, una exención de la prohibición en las Secciones 4.2 y 4.1.4 es <u>per se</u>.</p>
Reveses §5.2	Variación dimensional	En la medida en que la estación convertidora SCW no cumpla con los requisitos mínimos de retranqueo, se requerirá alivio. El estándar legal para obtener una variación es difícil de cumplir. Las variaciones son una forma desfavorecida de reparación y, aunque se concedan, están sujetas a apelación.
Desarrollo Planificado § 6.10	Aprobación del plan del sitio	El Proyecto no puede cumplir con todos los requisitos para la Aprobación del Plan del Sitio en relación con su desarrollo planificado. SCW debe tener la discreción de diseñar el Proyecto y el diseño del sitio de una manera consistente con los estándares establecidos de la industria. La aprobación del plan del sitio es discrecional y, aunque se otorgue, está sujeta a apelación.
Requisitos de estacionamiento y espacio de carga fuera de la calle § 6.7	Ninguno disponible/ Variación	Esta sección no incluye expresamente las estaciones convertidoras en conexión con una instalación de generación eólica a gran escala como una clase de uso permitido. La clase apropiada de uso permitido será determinada por el Inspector de Edificios, quien tiene la discreción de imponer requisitos de estacionamiento inconsistentes con la Estación Convertidora SCW propuesta. Es posible que se requiera una variación (con respecto a los requisitos dimensionales). El estándar legal para obtener una variación es difícil de cumplir. Las variaciones son una forma desfavorecida de reparación y, aunque se concedan, están sujetas a apelación.

Ruido § 6.9	Ninguno disponibl e	La Sección 6.9 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset prohíbe "los equipos productores de sonido [...] en cualquier edificio o en cualquier lote de manera que produzca ruido o sonido que normalmente es perceptible sin instrumentos más allá del
-----------------------	---------------------------	--

Disposición y descripción de los estatutos de zonificación	Alivio de zonificación disponible	Justificación de SCW para solicitar la exención de zonificación
		límites del lote en el que se ubica". En la medida en que se pueda determinar que la estación convertidora SCW no cumple con este requisito, se requiere una exención de la prohibición en la Sección 6.9 <u>per se</u> .

Fuente: Exh. SW-4, págs. 33 y 34: Informe de la empresa 252-254.

i. Reglamento de Uso §§ 4.2 y 4.1.4.

(A) Posición de la empresa

La Compañía declara que la Estación Convertidora propuesta estaría ubicada en el Distrito Industrial (Exh. SW-4, en 33; Escrito de la Compañía, págs. 238-239). Una estación convertidora no es un uso específicamente permitido en dicho distrito de conformidad con la sección 4.2 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset, la Tabla de Reglamento de Uso (Exh. SW-4, en 33 y exh. B de 11 a 16; Escrito de la Compañía, pág. 239).

Los usos permitidos para el Distrito Industrial incluyen, sin embargo, "Central telefónica, estación transformadora o subestación eléctrica" (Exh. SW-4, Exh. B a los 15; Escrito de la Compañía, pág. 239).

En su escrito, la Compañía admite que el uso previsto, una estación convertidora HVDC, podría considerarse dentro de los términos del uso permitido para una estación transformadora o subestación eléctrica (Informe de la Compañía en 239). Pero "estación transformadora" y "subestación eléctrica", afirma la Compañía, no están definidas en la Sección 2.0 "Definiciones" del Estatuto de Zonificación de Somerset y, por lo tanto, no se puede estar seguro de que la Junta de Zonificación de Somerset interpretaría el estatuto de esta manera (Informe de la Compañía en 239). Además, estos términos no se encuentran comúnmente en el contexto legal o en los diccionarios (Company Brief en 239, citando exh. EFSB-Z-3). Esta incertidumbre con respecto al significado exacto de los términos relevantes, argumenta la Compañía, crea un riesgo de que el Estatuto de Zonificación de Somerset pueda interpretarse para prohibir la construcción de la Estación Convertidora SCW en el Distrito Industrial (Informe de la Compañía en 239). En consecuencia, argumenta la Compañía, la ZBA de Somerset podría negar a la Compañía el permiso para construir la Estación Convertidora (Escrito de la Compañía en 239). Incluso si se otorgara el permiso, afirma la Compañía, un residente podría apelar una determinación de

zonificación a favor de la construcción de la Estación Convertidora (Escrito de la Compañía en 239). Dicha apelación, sostiene la Compañía, podría retrasar el Proyecto e imponer gastos indebidos a SCW

(Escrito de la Compañía, pág. 239). Tal demora podría afectar negativamente la construcción y operación oportuna y eficiente del Proyecto (Escrito de la Compañía en 239, citando Exh. EFSB-Z-3).

Además, como se mencionó anteriormente, SCW afirma que el Estatuto de Zonificación de Somerset es "prohibitivo" en lugar de "permisivo" (Company Brief en 239). La Compañía afirma que el uso propuesto de la propiedad relevante, una estación convertidora HVDC en relación con una instalación de generación eólica a gran escala, no figura como un uso permitido en el estatuto de zonificación (Resumen de la Compañía en 240). Por lo tanto, este uso propuesto debe considerarse prohibido (Informe de la Compañía en 240). Además, el Estatuto de Zonificación de Somerset prohíbe expresamente el otorgamiento de variaciones de uso (Escrito de la Compañía en 240, citando la sección 7.7 (e) de dicho estatuto).

Además, la Compañía afirma que el estatuto de zonificación "es ambiguo en cuanto a si el uso propuesto del Proyecto [Estación Convertidora] es elegible o no para un permiso especial bajo [sección 4.1.4] porque la interpretación de la Sección es subjetiva y discrecional" (Escrito de la Compañía en 240). La Sección 4.1.4 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset establece que se puede permitir cualquier uso adicional que sea sustancialmente similar a uno o más de los usos específicamente autorizados y que no sea más perjudicial para el vecindario, si se emite un permiso de acuerdo con las disposiciones de la Sección 7.5 de esta Ordenanza (Exh. SW-4, exh. B, pág. 10). Por último, la Compañía establece paralelismos entre la situación actual y la que enfrenta la Junta de Emplazamiento en Beverly-Salem (Company Brief en 240, citando Beverly-Salem en 125), y en NSTAR Elec. Co., EFSB 15-03/D.P.U. 15-64/15-65, en 82 (2017) ("Mystic-Woburn"), donde la Junta de Emplazamiento concedió exenciones de zonificación en virtud de hechos similares (Company Brief en 240-241). Por todas estas razones, la Compañía solicita exenciones de las Secciones 4.2 y 4.1.4 del Estatuto de Zonificación de Somerset.

(B) Análisis y hallazgo

La ordenanza de zonificación en el presente caso es del tipo "prohibitivo" y no "permisivo". Tanner en 648. En consecuencia, es probable que la ZBA de Somerset pueda prohibir la construcción de la estación convertidora en el distrito de zonificación industrial porque ese uso no está específicamente permitido en ese distrito por la ordenanza de zonificación. Además, la sección 7.7 (e) de la ordenanza de zonificación prohíbe explícitamente la concesión de una variación de uso. Por lo tanto, esa opción no está disponible para la Compañía.

En cuanto a los permisos especiales, la interpretación más probable de la ordenanza es que dichos permisos sólo podrán concederse para un uso que se enumere en el Reglamento de Tabla de Usos, sección 4.2, y aun así sólo si "SP" aparece junto a ese uso en dicha tabla (Exh. SW-4, exh. B, pág. 10). La sección 4.1.4 permite a la autoridad de zonificación otorgar permisos especiales de acuerdo con la sección 7.5 de la ordenanza de zonificación. Esta sección establece que, "un permiso especial . . . no renunciará, variará o relajará ninguna otra disposición de este Estatuto aplicable a los mismos" (Exh. SW-4, exh. B, pág. 35). El término "estación convertidora HVDC" no aparece en la sección 4.2 de la ordenanza de zonificación, Tabla de Reglamento de Uso.

Por lo tanto, es probable que la ZBA de Somerset pueda llegar a la conclusión de que no tiene la autoridad para emitir un permiso especial para la estación convertidora.

Además, observamos que las instalaciones de telecomunicaciones sin torre están permitidas como uso de pleno derecho en el distrito industrial, pero las instalaciones de telecomunicaciones con torre sólo se permiten con un permiso especial (Exh. SW-4, exh. B, págs. 12 y 15). Esta distinción puede reflejar una preocupación por parte de la ciudad sobre los efectos de la radiación no ionizante en los residentes. Véase la sección VI.D.2.c.vii, infra. Si ese es el caso, entonces la ZBA de Somerset tendría una razón adicional para prohibir la construcción de la Estación Convertidora en el Distrito Industrial.

Por todas estas razones, la Junta de Emplazamiento considera que se requieren exenciones de las secciones 4.2 y 4.1.4 de la ordenanza de zonificación de Somerset.

ii. Retranqueos mínimos de yardas - Variaciones dimensionales

(A) Posición de la empresa

La Sección 5.2 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset prescribe los requisitos de retranqueo para edificios no residenciales en el Distrito Industrial (Informe de la Compañía en 241-243). SCW sostiene que la ordenanza de zonificación requiere un retroceso mínimo en el patio delantero para cualquier edificio no residencial de al menos 50 pies, un retroceso mínimo en el patio lateral para cualquier edificio no residencial de al menos 25 pies y un retroceso mínimo en el patio trasero para cualquier edificio no residencial de al menos 25 pies (Resumen de la compañía pág. 241). La Compañía también afirma que, con base en el estado actual del diseño del plan, espera que la Estación Convertidora cumpla con estos requisitos (Informe de la Compañía en

241). Sin embargo, la Compañía declara, puede ser necesario cambiar el diseño del plan actual (Informe de la Compañía en 241).

Si eso sucediera, sostiene SCW, necesitaría una variación dimensional para construir la Estación Convertidora en el lugar designado para ello (Escrito de la Compañía en 241). La Compañía declara que la concesión de dicha variación se rige por el Estatuto de Zonificación de Somerset Sección 7.7 (Escrito de la Compañía en 241). La Compañía declara que para otorgar dicha variación, la Junta de Apelaciones de Zonificación de Somerset debe hacer las conclusiones requeridas bajo el Estándar de Revisión de Variación (Escrito de la Compañía en 241). Además, SCW afirma que las variaciones son generalmente difíciles de obtener e, incluso cuando se conceden, son susceptibles de apelación (Company Brief en 241-242, citando a NSTAR Elec. Co., D.P.U. 13-64, pág. 31 (2014); NSTAR Elec. Co., D.P.U. 11-80, en 40-42 (2012); NRG Canal en 149-50; NSTAR Elec. Co., EFSB 14-2/D.P.U. 14-73/14-74, en 95 (2017) ("Walpole-Holbrook").

La Compañía cita dos decisiones del SJC para respaldar dos proposiciones relacionadas: primero, que las variaciones son una forma "desfavorecida" de reparación (Escrito de la Compañía en 242, citando Cornell v. Board of Appeals of Dracut, 453 Mass. 888, 895 (2009)); y segundo, que las variaciones deben ser "concedidas con moderación" (Escrito de la Compañía en 242, citando Lussier v. Junta de Apelaciones de Zonificación de Peabody, 447 Mass. 531, 534 (2006)). A continuación, SCW cita una ley que sostiene que la concesión de una variación puede ser apelada (Company Brief en 242, citando c. 40A, § 17). Véase también Walpole-Holbrook, pág. 97.

La Compañía concluye que debido a la incertidumbre legal en la obtención de variaciones y la posibilidad de interpretaciones adversas, demoras, cargas y gastos indebidos asociados con el proceso, SCW solicita una exención de los retrocesos mínimos en la Sección 5.2 de los Estatutos de Zonificación de Somerset (Escrito de la Compañía en 242). La Compañía declara que la Junta de Emplazamiento ha justificado el otorgamiento de exenciones de requisitos dimensionales similares sobre la base de que dichos requisitos tienen el potencial de causar retrasos e incertidumbre (Escrito de la Compañía en 242-243, citando Mid-Cape Reliability Project en 108-109).

(B) Análisis y hallazgos

Existe una posibilidad significativa de que se requiera que la Compañía obtenga una variación de los requisitos dimensionales de la sección 5.2 de la Ordenanza de Zonificación de

Somerset para construir la Estación Convertidora. Las desviaciones son difíciles de obtener. Al evaluar una solicitud de variación, la ZBA debe aplicar el estándar de revisión de varianza que se encuentra en la sección 7.7 de los estatutos, que

dispone que sólo puede autorizarse una variación "por razones de *dificultad demostrable y sustancial* para el peticionario o apelante" (Exh. SW-4, exh. B, pág. 49) (sin cursivas en el original). La norma también requiere muchos hallazgos específicos que la ZBA probablemente no haría con respecto a la propiedad de la Estación Convertidora, incluyendo que existen circunstancias especiales relacionadas con las condiciones del suelo, la forma o la topografía del terreno o las estructuras para las cuales se busca la variación, que afectan especialmente a dichos terrenos o estructuras, pero no afectan en general al distrito de zonificación en el que se encuentran (Exh. SW-4, exh. B, pág. 49).

Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que sería muy poco probable que la Compañía pudiera obtener tal variación e, incluso si la ZBA otorgara a la Compañía dicha variación, podría ser revocada en apelación. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento considera que se requiere una exención de zonificación de la sección 5.2 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset y otorga la exención de zonificación.

iii. Aprobación del Plan de Sitio § 6.10

(A) Posición de la empresa

La Compañía declara que la Estación Convertidora constituiría un "desarrollo planificado" de conformidad con el Estatuto de Zonificación de Somerset (Escrito de la Compañía en 243). SCW también afirma que la sección 6.10 de la ordenanza de zonificación contiene requisitos detallados para los desarrollos planificados (Escrito de la Compañía en 243-245). La Compañía declara, por ejemplo, que el Estatuto de Zonificación de Somerset prescribe un número mínimo de árboles de sombra que deben plantarse en cualquier desarrollo planificado (Resumen de la Compañía en 243). Además, la Compañía declara que las disposiciones de los estatutos no permiten explícitamente cualquier renuncia a cualquier requisito establecido en ellas (Escrito de la Compañía en 244). Según la Compañía, el Proyecto no puede cumplir con todos estos requisitos (Resumen de la Compañía en 244). Más bien, la Compañía declara, SCW necesita la flexibilidad para diseñar la Estación Convertidora de una manera consistente con los estándares establecidos de la industria (Resumen de la Compañía en 244).

(B) Análisis y hallazgos

La Estación Convertidora probablemente se consideraría un "desarrollo planificado"

según los términos de la ordenanza de zonificación. En consecuencia, es probable que la estación convertidora esté sujeta a la

disposiciones de la sección 6.10 de la ordenanza de zonificación, a las que no se ajustaría. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento considera que se requiere una exención de la sección 6.10 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset.

iv. Variación dimensional: requisitos de estacionamiento y carga
§ 6.7

(A) Posición de la empresa

La Compañía declara que la Tabla de Requisitos de Estacionamiento y Carga Fuera de la Vía Pública se establece en la Sección 6.7 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset (Escrito de la Compañía en 246). Una estación convertidora HVDC, según la Compañía, no figura "como una clase de uso permitido" en esa tabla (Resumen de la Compañía en 246). Por lo tanto, afirma la Compañía, no está claro cuántos espacios de estacionamiento y carga requeriría la ordenanza de zonificación para la Estación Convertidora (Escrito de la Compañía en 246). Según SCW, los planes preliminares "describen teóricamente catorce (14) espacios dedicados para el estacionamiento de vehículos" (Informe de la Compañía en 246). La Sección 6.7.2 de los estatutos, según la Compañía, requiere que todos los espacios de estacionamiento abiertos fuera de la calle "se nivelen y drenen, en la medida necesaria para evitar molestias", y la Compañía afirma que la norma es "totalmente discrecional" (Informe de la Compañía en 246). Además, la Compañía afirma que no existe un estándar de ordenanza de zonificación que defina lo que constituye una "molestia" (Escrito de la Compañía en 246). Si SCW no pudiera cumplir con los requisitos de estacionamiento y carga que la ordenanza de zonificación pudiera imponer, entonces el único tipo de alivio que podría autorizar el número propuesto de espacios sería una variación (Escrito de la Compañía en 246). La Compañía afirma que el estándar de revisión de varianza es discrecional y subjetivo (Escrito de la Compañía en 246-247). Además, la Compañía declara, las variaciones son generalmente difíciles de mantener e, incluso si se otorgan, son susceptibles de apelación (Escrito de la Compañía en 247).

(B) Análisis y hallazgos

Como se mencionó anteriormente, la ordenanza de zonificación aplicable es de tipo prohibitivo. El uso propuesto, una estación convertidora HVDC, no es un uso permitido en la Tabla de requisitos de carga y estacionamiento fuera de la calle. Por lo tanto, la ZBA podría concluir razonablemente que la estación convertidora

está prohibido proporcionar espacios de estacionamiento. Tal hallazgo de la ZBA podría hacer imposible la construcción de una estación convertidora HVDC de acuerdo con los estándares de la industria.

No está claro cuántos espacios de estacionamiento y carga requeriría la ordenanza de zonificación para la Estación Convertidora. Además, el requisito de la ordenanza de zonificación de que todos los espacios de estacionamiento abiertos fuera de la calle "deberán ser nivelados y drenados, en la medida necesaria para evitar molestias" inviste a la ZBA de Somerset con una gran discreción. En consecuencia, existe una gran posibilidad de que SCW no pueda cumplir con los requisitos de estacionamiento que la ZBA pueda imponer.

Las variaciones son generalmente difíciles de mantener e, incluso si se conceden, son susceptibles de apelación. Dada la demora y la incertidumbre que implica la obtención de desviaciones, no es una opción para la Compañía en la práctica.

Por todas estas razones, la Junta de Emplazamiento concluye que se requiere una exención de la Sección 6.7 del Estatuto de Zonificación de Somerset y otorga dicha exención.

v. Ruido – Sección 6.9

(A) Posición de la empresa

La Compañía declara que la Sección 6.9 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset prohíbe "el equipo productor de sonido . . . operado en cualquier edificio o en cualquier lote de manera que produzca ruido o sonido que normalmente es perceptible sin instrumentos más allá de los límites del lote en el que está ubicado" (Company Brief en 247). SCW declara que su Estación Convertidora emitirá niveles de ruido audibles que "subjetivamente" pueden ser perceptibles sin instrumentos fuera del sitio (Escrito de la Compañía en 247, citando Exhs. EFSB-Z-1, EFSB-NO-8, SOM-2, SOM-7, SOM-8). La Compañía declara que implementará medidas apropiadas de mitigación de ruido y trabajará "razonablemente" con el Municipio para establecerlas [es decir, para establecer medidas de mitigación de ruido] (Resumen de la Compañía en 247-248, citando Exhs. EFSB-Z-1; EFSB-NO-8; SOM-2; SOM-7; SOM-8).

La Compañía no está buscando una exención permanente y general de todas las restricciones de ruido.

La Compañía argumenta que si la Junta de Emplazamiento otorga esta exención, la Ciudad no estaría impedida de actuar a través de su Junta de Salud para ejercer su autoridad de aplicación y reducción de molestias según lo establecido por el Estatuto de Ruido de Somerset (Escrito de la

Compañía en 248). Además, la Compañía se compromete a cumplir con la Política de Ruido de MassDEP durante el

fase operativa del Proyecto (Resumen de la Compañía, pág. 248). La Compañía declara que la Política de Ruido de MassDEP no tiene límites cuantitativos de nivel de ruido para la construcción temporal (Escrito de la Compañía en 248, citando Exhs. EFSB-CM-31, RR-EFSB-24).

(B) Análisis y hallazgos

En circunstancias similares, la Junta de Emplazamiento concedió a Vineyard Wind una exención de un estatuto que prohibía en todos los distritos de zonificación cualquier uso que fuera "perjudicial, nocivo u ofensivo por razón de . . . ruido... u otra causa". Viento de Viña a 142. Al justificar esta exención, la Junta de Emplazamiento declaró que "el expediente muestra que esta disposición no contiene estándares objetivos, ni limita la discreción del Comisionado de Construcción, dejando abierta la posibilidad, por remota que sea, de que la Compañía no pueda construir y operar la Subestación en Barnstable sin una variación de zonificación". Viento de Viña a 143.

La Junta de Emplazamiento considera que es necesaria una exención de la sección 6.9 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset debido al "estándar subjetivo y discrecional" empleado por esa sección. Es probable que un estándar tan subjetivo para la ordenanza sobre el ruido genere incertidumbre, lo que probablemente generaría retrasos y gastos innecesarios. Además, como dijimos en Vineyard Wind, la concesión de esta exención no afecta de ninguna manera a ninguna otra autoridad relacionada con el medio ambiente, la salud o la seguridad que el Municipio pueda tener en virtud de otras disposiciones legales o reglamentarias de la ley local, estatal o federal. Viento de la Viña en 144 n.138. Además, la Junta de Emplazamiento señala que esta decisión impone limitaciones significativas a la Compañía para mitigar el ruido de construcción y operación.

Véase la sección VI.D.2.b.ii, supra.

b. Cables terrestres e interconexión a la red

La Compañía solicita la exención de las siguientes disposiciones para construir los Cables Terrestres (Exh. SW-4, págs. 35 y 36):

Tabla 24. Exenciones de zonificación solicitadas por SCW para los cables terrestres

Disposición y descripción de los estatutos de zonificación	Alivio de zonificación disponible	Justificación de SCW para solicitar la exención de zonificación
Normas de uso §§ 4.2 y 4.1.4	Ninguno disponible	La Ruta del Río Lee y las Rutas del Río Taunton están ubicadas en el Distrito Industrial y la Sección 4.2 (Tabla de Regulación de Uso) no permite expresamente el uso de servicios públicos en relación con una instalación de generación eólica a gran escala. La sección 7.7(e) prohíbe expresamente la concesión de variaciones de uso. La sección 4.1.4 permite que se otorguen permisos especiales para cualquier uso adicional que sea sustancialmente similar a uno o más de los usos específicamente autorizados y que no sea más perjudicial para el vecindario. El Estatuto de Zonificación de Somerset es ambiguo en cuanto a si el uso propuesto del Proyecto es elegible para un permiso especial bajo esta Sección porque la interpretación de la Sección es subjetiva y discrecional. Por lo tanto, se requiere per se una exención de la prohibición establecida en las secciones 4.2 y 4.1.4 .
Distritos de superposición de llanuras aluviales § 9.3	Ninguno disponible	La Sección 9.3 prohíbe expresamente las alteraciones artificiales de las dunas de arena dentro de las Zonas V y VE, lo que aumentaría los daños potenciales por inundación. En la medida en que se pueda determinar que la Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton no cumplen con estos requisitos, se requiere una exención de la prohibición en la Sección 9.3 <u>per se</u> .

Tabla 25. Exenciones de zonificación solicitadas por SCW para la interconexión a la red.

Disposición y descripción de los estatutos de zonificación	Alivio de zonificación disponible	Justificación de SCW para solicitar la exención de zonificación
§§ 4.2 y 4.1.4	Ninguno disponible	<p>La sección 7.7(e) prohíbe expresamente la concesión de variaciones de uso. Las líneas de transmisión subterráneas están ubicadas en el Distrito Industrial y la Sección 4.2 (Reglamento de la Tabla de Uso) no permite expresamente los usos de servicios públicos en relación con una instalación de generación eólica a gran escala.</p> <p>La sección 4.1.4 permite que se otorguen permisos especiales para cualquier uso adicional que sea sustancialmente similar a uno o más de los usos específicamente autorizados y que no sea más perjudicial para el vecindario. El Estatuto de Zonificación de Somerset es ambiguo en cuanto a si el uso propuesto del Proyecto es elegible para un permiso especial bajo esta Sección porque la interpretación de la Sección es subjetiva y discrecional. Por lo tanto, se requiere per se una exención de la prohibición establecida en las secciones 4.2 y 4.1.4 .</p>

i. Reglamento de Uso, Secciones 4.2 y 4.1.4

(A) Posición de la empresa

La Compañía afirma que tanto la Ruta del Río Lee como la Ruta del Río Taunton para los Cables Terrestres desde la llegada a tierra hasta la Estación Convertidora cruzarían el Distrito Industrial, al igual que la Interconexión de la Red (Escrito de la Compañía en 249, citando Exh. SW-4, págs. 25 y 31). Además, SCW también declara que los usos de servicios públicos no están expresamente permitidos en el Distrito Industrial (Company Brief en 249, citando Exh. SW-4, págs. 25 y 31). La Compañía argumenta que la aplicabilidad de la ordenanza de zonificación a los Cables Terrestres es "ambigua", y que la ordenanza de zonificación es ambigua con respecto a si los Cables Terrestres podrían obtener un permiso especial (Informe de la Compañía en 249). Además, la Compañía declara que la Sección 7.7(e) de los Estatutos de Zonificación de Somerset prohíbe la concesión de variaciones de uso (Escrito de la Compañía en 249). Por lo tanto, la Compañía concluye que, para construir los Cables Terrestres a la Estación Convertidora SCW, se requiere una exención de la prohibición en las Secciones 4.2 y 4.1.4 per se para los Cables Terrestres y la Interconexión a la Red (Informe de la Compañía en 249-250).

(B) Análisis y hallazgos

La Junta de Emplazamiento abordó una cuestión muy análoga en la Sección VIII.D.3.a.i anterior, que consideró las exenciones solicitadas de las secciones 4.2 y 4.1.4 de la ordenanza de zonificación para la Estación Convertidora. La Ordenanza de Zonificación de Somerset es del tipo "prohibitivo" en lugar de "permisivo" y, por lo tanto, es probable que la ZBA de Somerset interprete estrictamente el lenguaje de una ordenanza de zonificación. Un permiso especial solo puede concederse para un uso que se enumera en la tabla de regulación de uso, sección 4.2, e incluso entonces solo si "SP" aparece junto a ese uso en dicha tabla. La sección 7.7(e) de la ordenanza de zonificación prohíbe explícitamente la concesión de variaciones de uso.

No hay "uso de utilidad pública" en el Reglamento de la Tabla de Uso (Exh. SW-4, exh. B págs. 11 a 16). Por lo tanto, la Compañía no puede colocar los Cables Terrestres o la Interconexión a la Red en el Distrito Industrial por derecho o por permiso especial. Además, es posible que no obtenga una varianza. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que se requiere una exención de las secciones 4.2 y 4.1.4 para los cables terrestres y la interconexión a la red y otorga dicha exención.

ii. Distritos de superposición de llanuras aluviales. Sección 9.3.

(A) Posición de la empresa

La Compañía afirma que existe ambigüedad con respecto a si la Ruta del Río Lee y la Ruta del Río Taunton para los Cables Terrestres se encontrarían en el Distrito de Superposición de Llanuras Aluviales (Informe de la Compañía en 250). La Compañía se refiere a la Sección 9.3.2(b) del Estatuto de Zonificación de Somerset, que aborda las "áreas costeras de alto riesgo" ubicadas dentro del Distrito de Llanuras Aluviales, que el Estatuto describe estas áreas como "extremadamente peligrosas debido a las aguas de alta velocidad de las marejadas y el lavado de olas de huracanes", y las designa en la "Zona V" (Exh. SW-4, exh. B, pág. 60). Para proteger estas áreas, la Ordenanza de Zonificación de Somerset requiere que todas las nuevas construcciones se ubiquen hacia tierra fuera del alcance de la marea alta media y prohíbe cualquier alteración artificial de las dunas de arena dentro de la Zona V (Exh. SW-4, exh. B, pág. 60).

En su escrito, la Compañía describe los requisitos de los estatutos de zonificación como subjetivos y su estándar de revisión como discrecional, lo que crea "incertidumbre" (Informe de la

Compañía en 250). El

La Compañía argumenta además que esta incertidumbre crea la posibilidad de interpretaciones adversas, demoras, cargas y gastos indebidos (Escrito de la Compañía en 250). Además, esta incertidumbre, representa la Compañía, crea una situación en la que el Inspector de Construcción podría encontrar que la construcción de la Ruta del Río Lee crea el riesgo de daños dentro de la Zona V causados por inundaciones (Informe de la Compañía en 250). Si el Inspector de Construcción llegara a tal conclusión, se le prohibiría a la Compañía construir la Ruta del Río Lee (Informe de la Compañía en 250). Por lo tanto, afirma la Compañía, requiere una exención de la Sección 9.3 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset (Escrito de la Compañía en 250).

(B) Análisis y hallazgos

Hay un elemento significativo de subjetividad en las disposiciones de la sección 9.3 y esa disposición, como afirma la Compañía, otorga a los funcionarios de la Ciudad una gran discreción. En consecuencia, existe una clara posibilidad de que los funcionarios de la ciudad puedan interpretar la sección 9.3 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset de una manera que podría evitar que los cables terrestres se ubiquen a lo largo de la ruta del río Lee. Esto, a su vez, impediría que el Proyecto se construyera. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento considera que se requiere una exención de la Sección 9.3 de la Ordenanza de Zonificación de Somerset para los Cables Terrestres y otorga dicha exención.

4. Consulta con la Municipalidad y Condiciones Solicitadas

a. Consulta de Buena Fe

La Compañía declara que ha participado activamente en un esfuerzo de buena fe para consultar con los funcionarios de Somerset con respecto al Proyecto (Resumen de la Compañía en 260). El registro muestra que los representantes de la Compañía se reunieron con el Administrador Municipal y/o el Inspector de Edificios en las siguientes fechas: 16 de febrero de 2022; 2 de noviembre de 2022; 11 de enero de 2023; y 6 de abril de 2023 (Exhs. SOM-2; EFSB-Z-1). El 3 de agosto de 2022, los representantes de SCW presentaron una actualización del proyecto en la reunión de la Junta Selecta de Somerset y respondieron preguntas del público (Exh. SOM-2). El 20 de abril de 2023 y el 4 de mayo de 2022, la Compañía organizó oportunidades de puertas abiertas para Somerset

residentes (uno virtual, uno presencial) para presentar una actualización del proyecto y responder preguntas (Exh. EFSB-Z-1).

Además, las partes negociaron activamente para llegar a un acuerdo de asociación sanitaria. El Pueblo y la Compañía presentaron mociones conjuntas para extender el plazo para presentar escritos el 27 de septiembre de 2023, el 12 de octubre de 2023 y el 2 de noviembre de 2023. En cada moción conjunta, las partes declararon que participaban activamente en la negociación de un HCA (27 de septiembre de 2023, Moción Conjunta en 1; 12 de octubre de 2023, Conjunto Moción en 2, 3; 2 de noviembre de 2023, Moción Conjunta en 2, 3). El 17 de noviembre de 2023, el Abogado del Ayuntamiento presentó una última solicitud de una breve prórroga para presentar un escrito. En esta moción, el abogado representó lo siguiente:

Tanto el Pueblo como el peticionario han trabajado arduamente en estas negociaciones [de HCA] de buena fe y han dedicado mucho tiempo a tratar de llegar a los términos finales, incluidas reuniones en persona tanto en Fall River como en Boston, varias videoconferencias, innumerables conferencias telefónicas de seguimiento y llamadas telefónicas individuales, e intercambios de proyectos de acuerdos, respuestas y contrarréplicas.

17 de noviembre de 2023, Moción de la ciudad de Somerset para una prórroga adicional de dos días para presentar escritos posteriores a la audiencia en 2.

A pesar de que las partes nunca presentaron un HCA ante la Junta de Emplazamiento, consideramos que las largas e intensas negociaciones sobre dicho acuerdo son una prueba de los esfuerzos de la Compañía.

Sobre la base de lo anterior, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía hizo un esfuerzo de buena fe para consultar con la Ciudad de Somerset con respecto a la solicitud de la Compañía de alivio de zonificación bajo

G.L. c. 40A, § 3, y que las comunicaciones de la Compañía han sido consistentes con el espíritu y la intención de Russell Biomass II. Véase Park City Wind en 207.

La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente una actualización en 30 días de la Decisión Final sobre el estado de las negociaciones de HCA con la Ciudad de Somerset. Además, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente una copia del Acuerdo de Comunidad Anfitriona ejecutado siempre y cuando se ejecute entre la Compañía y la Ciudad.

b. Condiciones solicitadas por la ciudad

En su escrito, el Municipio señaló que "respetuosamente no está de acuerdo con la afirmación de SouthCoast Wind de que tiene derecho a exenciones de zonificación individuales bajo las circunstancias de este caso,

sobre la base de la jurisprudencia vigente y las pruebas presentadas sobre el tema durante la audiencia administrativa realizada por la Junta de Emplazamiento" (Town Brief en 2). Sin embargo, el Municipio utilizó su escrito para enumerar las condiciones propuestas que, según el Pueblo, podrían satisfacer las preocupaciones del Pueblo con respecto a los impactos del Proyecto y que, si se estipulan, pueden resultar en la voluntad del Pueblo de retirar su oposición (Informe del Pueblo en 2). En su escrito de respuesta, la Compañía declara que la mayoría de las condiciones solicitadas por el Municipio se han abordado en el escrito inicial de la Compañía y en los compromisos asumidos durante este procedimiento (Escrito de respuesta de la Compañía en 3). A continuación se enumeran las condiciones solicitadas por el Municipio y las respuestas de la Compañía a estas solicitudes. En aquellos casos en los que la Compañía plantea una objeción a parte de una solicitud, tanto la sección en disputa de la solicitud como la objeción se exponen en cursiva y en negrita. La tabla revela que existe una alineación sustancial entre las solicitudes hechas por el Municipio y los compromisos aceptables para la Compañía, con dos excepciones significativas: (1) acuerdo sobre un mecanismo de financiamiento por el cual el Municipio buscaría el reembolso de SCW por los consultores que el Pueblo desearía contratar para ayudar con la supervisión continua del diseño, monitoreo de la construcción y post-construcción; y (2) horas de actividad de construcción.

Con respecto a la financiación de consultores para ayudar a la Ciudad, la Compañía expresa su voluntad de hacerlo, pero solo en el contexto de establecer un acuerdo general mutuamente aceptable entre la Ciudad y la Compañía (por ejemplo, una HCA) (Escrito de respuesta de la Compañía en 5). Con respecto a las horas de construcción, el Municipio busca limitar esas horas de lunes a viernes de 7 a.m. a 5:30 p.m. y excluir el trabajo en días festivos estatales o federales (Town Brief en 5). En contraste, la Compañía propuso que "el horario típico de construcción, que se entiende es de 7:00 a.m. a 7:00 a.m. p.m. de lunes a viernes y de 9:00 a.m. a 7:00 p.m. los sábados y feriados legales" (Exh. EFSB-CM-9, página 1). SCW señala además que la Ordenanza de Control de Ruido de la Ciudad de Somerset indica que se aceptan horas de construcción más largas, específicamente de 7:00 a.m. a 10:00 p.m. de lunes a viernes y de 8:00 a.m. a 10:00 p.m. los fines de semana o feriados legales (Exh. EFSB-CM-9, página 1).

Tabla 26. La ciudad de Somerset propuso condiciones y respuestas de la empresa.⁹⁶

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
1	<p>SCW cooperará de buena fe para abordar y resolver las preocupaciones señaladas por el consultor de la Ciudad. Para respaldar la evaluación del Proyecto por parte del Pueblo, <i>SCW reembolsará al Pueblo los honorarios razonablemente incurridos por su consultor en la realización del trabajo especificado en este documento, de</i> manera consistente con los procedimientos especificados en G.L. c. 44, Sec. 53G (Escrito del Pueblo en 2, 3). El consultor será responsable de proporcionar al Municipio opiniones y supervisión relacionadas con los componentes terrestres y cercanos a la costa del Proyecto de SCW que pueden afectar a los residentes del Pueblo, incluidos, entre otros: la razonabilidad de la planificación de construcción de SCW; efectividad de los controles de construcción de SCW (<i>por ejemplo</i>, polvo, ruido, tráfico, emisiones de vehículos, aguas pluviales, etc.); el cumplimiento por parte de SCW de los requisitos de permisos aplicables; La gestión de SCW de petróleo y materiales peligrosos ("OHM") bajo el Plan de Contingencia de Massachusetts ("MCP") y la idoneidad de la evaluación de los impactos vibratorios de los HDD y la maquinaria pesada en los pozos de cenizas y los revestimientos de AUL (Town Brief en 2, 3).</p>	<p>SCW se comprometió con la condición y la abordó, <i>excepto por el mecanismo de reembolso</i> (Escrito de la Compañía en 115-116). Cualquier compensación para un consultor de la Ciudad tendría que abordarse en un acuerdo mutuamente aceptable entre la Compañía y la Ciudad en el que se cubriría el límite máximo de recuperación de costos y el período de tiempo aplicable (Escrito de respuesta de la Compañía en 5).</p>
2	<p>SCW ha completado una Evaluación Ambiental del Sitio de la Fase II de los suelos, cenizas y otros materiales que se excavarán o perturbarán durante la construcción del Proyecto, y esta evaluación se ha puesto a disposición del público. SCW proporcionará los resultados de cualquier evaluación o análisis adicional de los problemas de contaminación del sitio al consultor designado de la Ciudad para su revisión y</p>	<p>SCW se comprometió a esta condición (Company Brief en 182-183; RR-EFSB-32; Escrito de respuesta de la empresa, página 5).</p>

⁹⁶ El lenguaje en **negrita** indica las áreas en las que las partes no están de acuerdo.

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	comentará y cooperará de buena fe para abordar y resolver las inquietudes señaladas por el consultor del Municipio (Informe del Pueblo en 3).	
3	<p>SCW preparará un Plan de Gestión de la Construcción (PMC) que incluya, como mínimo, los siguientes elementos:</p> <p>(a.) Un plan de manejo de aguas pluviales. El plan de gestión de aguas pluviales deberá cumplir y explicar cómo SouthCoast Wind cumplirá con las directrices y los requisitos aplicables, como el Permiso General de Construcción del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes, las condiciones del Permiso Municipal del Sistema de Alcantarillado Pluvial Separado de la Ciudad, la Ley de Protección de Humedales de Massachusetts, el Manual de Gestión de Aguas Pluviales de Massachusetts y los Estatutos y Reglamentos locales de Gestión de Aguas Pluviales de Somerset. Se prestará especial atención a la movilización de cenizas o material contaminado durante la construcción (Town Brief en 3).</p> <p>(b) Plan de Trabajo y Manejo de Residuos ("WWHP"), también conocido como Plan de Manejo de Suelos. El WWHP incluirá procedimientos para manejar todos los desechos generados, incluidos suelo, relleno, cenizas y otros desechos sólidos, revestimiento de plástico usado, equipo de protección personal, aguas residuales de construcción, tuberías abandonadas, escombros de construcción y demolición, etc. La tierra/cenizas u otros materiales excavados y transportados fuera del sitio se eliminarán en un vertedero autorizado u otra instalación debidamente permitida y no se transportarán de ida y vuelta desde el sitio (Town Brief en 3).</p>	<p>(a) SCW se comprometió con esta condición y la inclusión de un Plan de Manejo de Aguas Pluviales como parte de su Plan de Gestión de la Construcción y lo ha abordado (Escrito de la Compañía en 115-116; 126-128; 190-192; Respuesta de la empresa Escrito de 5 y 6).</p> <p>(b) SCW se comprometió a que un Plan de Trabajo y Manejo de Desechos será parte de su CMP (Company Brief en 116, 121-124; Escrito de respuesta de la empresa, pág. 6).</p>

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	<p>(c) Un Plan de Gestión de la Calidad del Aire que establece protocolos para monitorear los niveles de polvo (correlacionados con PM10 y PM_{2.5}), comenzando adyacente al área de trabajo y progresando hacia el perímetro del sitio, y las áreas a sotavento (Town Brief en 3).</p> <p>(i) El Plan incluirá acciones correctivas (por ejemplo, humedecer las reservas, humedecer los caminos de acarreo, fumigación perimetral, cubrir los suelos expuestos, interrumpir el trabajo) que se implementarán si los niveles medidos de PM10 y PM_{2.5} sugieren que se requiere mitigación según los protocolos de monitoreo y los niveles de acción acordados;</p> <p>(ii) SCW proporcionará el Plan de Gestión de la Calidad del Aire al consultor del Municipio para su revisión, comentarios y aprobación, y las Partes acuerdan cooperar de buena fe para abordar y resolver las preocupaciones señaladas por el consultor del Pueblo;</p> <p>(iii) SCW financiará al consultor (Town Brief en 3, 4).</p> <p>(d) Un Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido que cumplirá con los estándares aplicables de la Política de Ruido de MassDEP con fecha del 1 de febrero de 1990 y la Ordenanza de Control de Ruido de la Ciudad de Somerset con fecha del 17 de mayo de 2021, durante la preconstrucción y la construcción, incluidas las actividades de HDD, y la operación del Proyecto. El Plan de Evaluación y Mitigación del Ruido incluirá, como mínimo, los siguientes elementos (Town Brief en 4):</p> <p>(i) Información y datos en apoyo de la evaluación de SCW de que los términos de la Política de Ruido de MassDEP y el Estatuto de Control de Ruido de Somerset mencionados anteriormente se cumplirán y mantendrán, soluciones y acuerdos</p>	<p>(c) SCW se comprometió a que un Plan de Gestión de la Calidad del Aire será parte de su CMP y ha abordado el asunto (Escrito de la Compañía en 116; 118-120; 151-152; 156; 167-168; 179-180; 189; Resumen de respuesta de la empresa en 6).</p> <p>(I y II) SCW declaró que estos incluirán en su Plan de Gestión de la Calidad del Aire y ha abordado el asunto (Informe de la Compañía en 116; 118-120; 151-152; 156; 167-168; 179-180; 189; Escrito de respuesta de la empresa, pág. 7).</p> <p>(iii) Cualquier compensación para un consultor de la Ciudad tendría que abordarse en un acuerdo mutuamente aceptable entre la Compañía y la Ciudad en el que se cubrirían el límite máximo de recuperación de costos y el período de tiempo aplicable (Escrito de Respuesta de la Compañía en 5).</p> <p>(d) SCW se comprometió a que este plan será parte de su CMP y lo ha abordado (Escrito de la Compañía en 116-118; 165-167; 177-179; 190. Escrito de respuesta de la empresa, pág. 7).</p> <p>(i) SCW se comprometió con esta condición como parte de su Plan de Evaluación y Mitigación del Ruido y ha abordado el</p>

		asunto (Escrito de la Compañía en 117; Escrito de respuesta de la empresa, pág. 7).
--	--	--

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	<p>acciones de respuesta para violaciones o quejas reportadas por ruido, así como cualquier otra información que la Junta de Salud de Somerset pueda requerir razonablemente para garantizar el cumplimiento de las normas aplicables (Town Brief en 4).</p> <p>(ii) La Junta de Salud puede llevar a cabo las inspecciones y mediciones que sean necesarias para garantizar la exactitud de cualquier informe presentado para determinar el cumplimiento de la Política de Ruido y el Estatuto. Estos pueden incluir inspecciones en el sitio por parte de un experto en ruido o sonido durante períodos específicos de construcción (Town Brief en 4).</p> <p>(iii) Medidas de mitigación que se utilizarán para mantener el cumplimiento de los niveles de acción de monitoreo de ruido específicos del sitio. Estos pueden incluir controles de caminos (por ejemplo, cercas perimetrales, mantas de atenuación de ruido, etc.) y dispositivos de control de ruido como silenciadores, obenques y herramientas alternativas, que deben ser aprobados por la Junta de Salud de la Ciudad o su designado (Informe de la Ciudad en 4).</p> <p>(e) El Plan de Control de Tráfico incluirá los siguientes elementos mínimos: (1) Restricciones de hora del día/día de la semana. (2) Límites de velocidad. (3) Rutas aceptables. (4) Plan para la puesta en cola de camiones. (5) Requisitos y procedimientos para eliminar el ralenti innecesario del vehículo. (6) Cumplimiento de emisiones. (7) Acciones de respuesta que se deben tomar en caso de una emergencia o accidente. (8) Un requisito de que los conductores de camiones cumplan con el plan de control de tráfico. (9) Una lista escrita de los protocolos que se</p>	<p>(ii) SCW se comprometió con esta condición, que estará en su Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido, y la ha abordado (Informe de la Compañía en 117, 238; Escrito de respuesta de la empresa, pág. 7).</p> <p>(iii) SCW se comprometió con esta condición, que estará en su Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido, y la ha abordado (Informe de la Compañía en 117; Escrito de respuesta de la empresa en 7).</p> <p>(e) SCW declaró que estos elementos estarán en su Plan de Control de Tráfico y ha abordado el asunto (Informe de la Compañía en 120-121, 175-177; Escrito de respuesta de la empresa, pág. 8).</p> <p>(f) SCW se ha comprometido a que este Plan de Respuesta a Emergencias forme parte de su Plan de Mantenimiento de la Calidad y</p>

	<p>distribuirán a los conductores y despachadores (Town Brief en 4-5).</p> <p>(f) SCW ha preparado un Plan de Respuesta a Emergencias (Anexo H a la</p>	
--	---	--

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	<p>Borrador de Informe de Impacto Ambiental) que cubre, entre otras cosas, las contingencias de la construcción y la notificación de derrames en el sitio o fuera del sitio a las autoridades reguladoras. SCW modificará este plan para garantizar que aborde los elementos enumerados por el Municipio a continuación, así como las condiciones inesperadas que incluyen, entre otras: descubrimiento de contaminación o estructuras subterráneas imprevistas (por ejemplo, tambores enterrados, tanques de almacenamiento subterráneos, tuberías), derrames de petróleo o materiales peligrosos, y emergencias médicas o de incendio. Como mínimo, el plan deberá incluir los siguientes elementos: (1) Acciones de respuesta que se tomarán en caso de derrames o liberaciones de petróleo o materiales peligrosos en el sitio o fuera del sitio; (2) Nombres y números de teléfono de las agencias/funcionarios locales, estatales y federales a los que se contactará en caso de un derrame de petróleo o materiales peligrosos y el requisito de notificar a los representantes de la Ciudad dentro de las dos horas de cualquier derrame fuera del sitio o derrame que pueda migrar fuera del sitio; (3) Procedimientos de evacuación para residencias y negocios locales en caso de incendio o liberación importante de vapor. Los procedimientos incluirán, como mínimo, procedimientos de notificación de emergencia y un área receptora de evacuación. (4) Medidas de prevención y extinción de incendios que incluirán, como mínimo, los procedimientos y el equipo que se empleará para responder a los incendios en el área de trabajo que puedan ocurrir en el equipo (Town Brief en 5).</p>	<p>ha abordado el asunto (Escrito de la Compañía en 116; 124-125; 145-146; 183-184; 192-193; Escrito de respuesta de la empresa, pág. 8). Además, estos elementos están contenidos en el Plan de Respuesta a Emergencias de SCW (Att. H al DEIR de SCW (Exh. SW-6)) (Escrito de la Compañía, páginas 116; 124-125; 145-146; 183-184; 192-193; Escrito de respuesta de la empresa, página 9).</p>

4	SCW proporcionará al consultor designado por el Municipio un borrador del CMP para su revisión y comentarios. El consultor del Municipio tendrá al menos 10 días hábiles para revisar el borrador del CMP y proporcionar comentarios, y las Partes acuerdan cooperar de buena fe para abordar y resolver las preocupaciones señaladas por el Pueblo.	SCW se comprometió a proporcionar al consultor de Town un borrador de CMP (Informe de la Compañía en 21; 115-116; 119; 164; 212-213). El La Compañía acordó cooperar de buena fe (y no ha acordado previamente el plazo de 10 días hábiles, pero considera que ese plazo es aceptable para la revisión inicial del borrador del CMP (Escrito de Respuesta de la Compañía en 9).
---	--	---

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	<p>consultor. Se seguirá un proceso similar a medida que se actualice el CMP durante actividades previas a la construcción o en respuesta a cambios durante la construcción. <i>SCW reembolsará al Municipio los honorarios razonablemente incurridos por su consultor en la realización del trabajo especificado en este documento, de</i> manera consistente con los procedimientos especificados en G.L. c. 44, Sec. 53G (Escrito del Pueblo en 3, 5).</p>	<p><i>Cualquier compensación para un consultor de la Ciudad tendría que abordarse en un acuerdo mutuamente aceptable entre la Compañía y la Ciudad en el que se cubriría el límite máximo de recuperación de costos y el período de tiempo aplicable (Escrito de Respuesta de la Compañía en 5).</i></p>
5	<p><i>El horario de construcción se limitará de lunes a viernes de 7 a.m. a 5:30 p.m. y no incluirá días festivos estatales o federales</i> (Town Brief a las 5).</p> <p>(a) Para minimizar los impactos de mayor duración, las partes pueden acordar un alivio temporal de las horas de construcción en términos y condiciones expresos mutuamente acordados, y con aviso previo a los residentes del área y procedimientos para informar y resolver quejas y condiciones molestas que puedan surgir.</p> <p>(b) Durante las horas de actividad de construcción, SCW permitirá que el consultor del Municipio, a quien el Municipio identificará con SCW con anticipación, acceda al sitio en cualquier momento sin previo aviso. El consultor de la Ciudad se identificará a satisfacción de SCW antes de que se le permita ingresar a la propiedad. El consultor de la ciudad cumplirá con todos los requisitos de salud y seguridad en el lugar. El consultor de la ciudad realizará aproximadamente una inspección del sitio por semana, pero variará según el trabajo que se esté realizando. Las inspecciones del sitio evaluarán el cumplimiento de una Orden de Condiciones bajo la Ley de Protección de Humedales, incluidos, entre otros, los controles de sedimentos y erosión, el cumplimiento de los permisos de aguas pluviales, el cumplimiento del CMP, el polvo apropiado</p>	<p><i>La Compañía se comprometió a desarrollar las horas de trabajo de construcción de acuerdo con la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset y las horas de construcción reguladas por el municipio;</i> pero señala que puede haber casos en los que SCW necesitará una exención temporal de un requisito de la Ciudad. Este asunto fue abordado (Company Brief en 116-117; 165-166; Escrito de respuesta de la empresa, página 9).</p> <p>(a y b) Aunque esta condición no se abordó específicamente en el Escrito de la Compañía, la Compañía no se opone a ella como se indicó, siempre que dicho acceso al sitio cumpla con los requisitos de acceso restringido y seguridad del propietario de Brayton Point (Escrito de respuesta de la Compañía en 10).</p>

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	<p>y gestión y mitigación del ruido, colas y rutas de camiones, etc.</p> <p>SouthCoast Wind no será responsable de las lesiones sufridas por ningún consultor de la ciudad mientras se encuentre en el sitio del proyecto, a menos que dichas lesiones sean el resultado de la negligencia o mala conducta intencional de SCW o de los contratistas bajo su control o autoridad (Town Brief en 5, 6).</p>	
6	<p>SCW presentará el diseño de su sistema de aguas pluviales ante las autoridades locales que otorgan permisos correspondientes y diseñará y construirá el sistema de aguas pluviales para cumplir con los requisitos estatales y locales aplicables (Town Brief en 6).</p>	<p>SCW se comprometió a presentar el diseño de su sistema de aguas pluviales y abordó esta condición (Escrito de la Compañía en 126-128; Escrito de respuesta de la empresa, página 10).</p>
7	<p>El consultor del Municipio hará informes periódicos por escrito al Municipio y se reunirá con las juntas del Pueblo en reuniones públicas para explicar el progreso del sitio y actualizar a la comunidad sobre la eficacia de las medidas de protección que está implementando SCW. El Municipio proporcionará a SCW copias de los informes con suficiente antelación a cualquier reunión pública del Pueblo para permitir que el SCW responda a los informes (Resumen del Pueblo en 6).</p>	<p>Esta condición no se discutió en el informe inicial de la Compañía, pero la Compañía considera que esta condición es aceptable, siempre que el Municipio le dé a la Compañía al menos una semana para revisar y comentar sobre el informe antes de que se haga público (Escrito de Respuesta de la Compañía en 10).</p>
8	<p>El Municipio contratará a un Profesional del Sitio con Licencia (LSP, por sus siglas en inglés) para revisar las acciones de respuesta del Plan de Contingencia de Massachusetts (MCP, por sus siglas en inglés) emprendidas como parte del Proyecto propuesto. Esto incluye una revisión de los datos analíticos y de campo, así como de las observaciones de campo. En el caso de que se requieran acciones de respuesta de MCP durante la implementación del Proyecto, el LSP de la Ciudad recibirá borradores de las presentaciones de MCP y tendrá al menos una (1) semana para revisar las presentaciones de MCP y proporcionar comentarios (excepto las notificaciones de</p>	<p>Los detalles de los procedimientos de LSP no se discutieron en el Informe de la Compañía, pero en general la Compañía acordó usar su propio LSP (Resumen de la Compañía en 124; 183; 211). La Compañía no se opone a que el Municipio contrate su propio LSP, <i>pero cualquier compensación por la recuperación de costos para un LSP del Municipio tendría que abordarse en un acuerdo mutuamente aceptable en el que se cubriría el límite máximo de recuperación de costos totales y el período de tiempo aplicable</i> (Escrito de respuesta de la Compañía en 10, 11).</p>

	<p>72 horas o menos requeridas según el MCP). SCW responder a los comentarios del LSP de la ciudad en</p>	
--	---	--

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	por escrito al menos dos días antes de presentar la presentación de MCP, y las Partes acuerdan cooperar de buena fe para abordar y resolver las inquietudes señaladas por el LSP de la Ciudad. <i>SCW reembolsará al Municipio las tarifas y costos asociados con las evaluaciones de LSP, de una manera que sea consistente con los procedimientos especificados en G.L. c. 44, Sec. 53G</i> (Informe del Pueblo en 6).	
9	SCW considerará el uso de vehículos eléctricos, maquinaria y equipo, y embarcaciones de combustible alternativo, en sus criterios de selección de contratistas para todas las actividades de construcción de acuerdo con las mejores prácticas y tecnologías razonablemente disponibles en el momento de la licitación (Town Brief en 6-7).	SCW se ha comprometido con la condición y la ha abordado (Escrito de la Compañía en 120; Escrito de respuesta de la empresa, página 11).
10	SCW cumplirá con los requisitos razonables de retranqueo y estacionamiento de acuerdo con las mejores prácticas de la industria, las preocupaciones de seguridad y protección, y en consulta con el Inspector de Construcción de la Ciudad o la persona designada (Informe de la Ciudad en 7).	SCW se compromete a coordinar y buscar la opinión de la Ciudad con respecto a los requisitos de retranqueo y estacionamiento en la medida de lo posible y discutió esto (Escrito de la Compañía en 247). SCW señala que una de sus solicitudes de exenciones de zonificación se aplica a los requisitos de estacionamiento y retranqueo (Escrito de respuesta de la empresa, página 11).
11	SCW coordinará las actividades de construcción en alta mar para evitar interferencias irrazonables o innecesarias con las actividades recreativas (Town Brief en 7).	SCW está de acuerdo con la condición y la ha abordado (Escrito de la Compañía en 147-150; 154-155; Escrito de respuesta de la empresa, página 11).
12	SCW establecerá un Programa de Participación Comunitaria que se reunirá trimestralmente tres (3) meses antes de la construcción y continuará durante los primeros seis (6) meses de operaciones. A partir de entonces, SCW coordinará con el Municipio la necesidad de ampliar aún más el Programa de Participación Comunitaria (Informe del Pueblo en 7).	Aunque un Plan de Participación Comunitaria no se aborda específicamente en el Informe de la Compañía, la Compañía se ha comprometido constantemente con las comunidades afectadas y continuará haciéndolo. La Compañía está de acuerdo con esta condición y planea trabajar en estrecha colaboración con las comunidades afectadas a medida que desarrolla el Proyecto (Escrito de Respuesta de la Compañía en 11).

13	SCW y sus contratistas y subcontratistas deberán cumplir con todas las leyes federales, estatales y locales aplicables,	SCW está de acuerdo con esta condición y considera razonable que el cumplimiento de las condiciones anteriores exima a la Compañía de
----	---	---

No.	La condición propuesta por Somerset	Respuesta de la empresa
	reglamentos y ordenanzas, excepto que SCW no estará sujeto al requisito de revisión de desarrollo planificado bajo el Estatuto de Zonificación de la Ciudad (Informe de la Ciudad en 7).	el requisito de la revisión del desarrollo planificado en virtud de la Ordenanza de Zonificación de la Ciudad, según lo establecido por la Ciudad (Escrito de Respuesta de la Compañía en 11).

E. Conclusión sobre la Solicitud de Exenciones de Zonificación Individuales

La Junta Emplazadora determinó anteriormente que: (1) la Compañía es una PSC; (2) el uso propuesto es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar público; y (3) se requieren ciertas exenciones de zonificación específicamente nombradas, establecidas anteriormente, dentro del significado de G.L. c. 40A, § 3 para la construcción y operación de la Estación Convertidora, la Interconexión de Red y los Cables Terrestres. Además, la Junta de Emplazamiento determinó que la Compañía participó en consultas de buena fe con la Ciudad de Somerset y ha logrado un grado considerable de alineación con la Ciudad en las condiciones solicitadas por la Ciudad.

Con respecto a la Estación Convertidora, la Junta de Emplazamiento otorga todas las exenciones individuales solicitadas por la Compañía. Específicamente, la Junta de Emplazamiento concede la solicitud de la Compañía de exenciones de las siguientes secciones de la Ordenanza de Zonificación de Somerset, según puedan ser aplicables a la Estación Convertidora: las restricciones de uso en las secciones 4.2 y 4.1.4; los requisitos de retranqueo de la sección 5.2; los requisitos de aprobación del plano del sitio en la sección 6.10; los requisitos de estacionamiento de la sección 6.7; y las prohibiciones y limitaciones de ruido en la sección 6.9.

Con respecto a la Interconexión a la Red, la Junta de Emplazamiento otorga todas las exenciones individuales solicitadas por la Compañía. Específicamente, la Junta de Emplazamiento concede la solicitud de la Compañía de exenciones de las siguientes secciones de la Ordenanza de Zonificación de Somerset, ya que pueden ser aplicables a la Interconexión de la Red: las restricciones de uso en las secciones 4.2 y 4.1.4.

Con respecto al cable terrestre, la Junta de Emplazamiento otorga todas las exenciones individuales solicitadas por la Compañía. Específicamente, la Junta de Emplazamiento concede la solicitud de la Compañía de exenciones de las siguientes secciones del Estatuto de Zonificación de Somerset, según puedan ser aplicables al Cable Terrestre: las restricciones de uso en las secciones 4.2 y 4.1.4 y las restricciones que se encuentran en

sección 9.3 con respecto a las alteraciones de bienes inmuebles, incluidas las dunas de arena, en el Distrito de Superposición de Llanuras Aluviales.

El alivio de zonificación está sujeto a las condiciones solicitadas por la Ciudad de Somerset y acordadas por la Compañía, como se establece anteriormente, con algunas modificaciones y parámetros específicos impuestos por la Junta de Ubicación. Se ordena a la Compañía que cumpla con los compromisos que ha asumido en respuesta a la solicitud de condiciones de la Ciudad, según lo descrito por la Junta de Emplazamiento en la Tabla 26, y según lo enmendado en esta Decisión. Además, en el caso de un desacuerdo con respecto al cumplimiento de esta condición, la Junta de Emplazamiento espera que las partes se esfuercen de buena fe por resolver dicho desacuerdo.

Específicamente, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que cumpla con las solicitudes de reembolso hechas por la Ciudad de Somerset como se establece en las secciones VIII.D.4 (a), (d) y (h). Dicho reembolso se realizará en la forma que se describe a continuación. Para tener derecho a dicho reembolso, la Ciudad primero debe obtener una propuesta por escrito para el alcance del trabajo y una estimación del costo de dicho trabajo de cada consultor. Luego, el Municipio debe enviar esa estimación a la Compañía. La Compañía puede solicitar cualquier información del Municipio y sus consultores necesaria para tomar una decisión informada con respecto a si los alcances de trabajo propuestos y los costos propuestos son razonables; y el Municipio y sus consultores deben cumplir con dichas solicitudes. Se ordena a la Compañía y a la Ciudad que negocien entre sí de buena fe con respecto al alcance apropiado del trabajo para cada consultor y el pago apropiado a cada consultor. Si la Compañía y el Municipio no pueden llegar a un acuerdo sobre estos asuntos, entonces se les ordena que presenten sus disputas, por escrito, al Oficial Presidente. El Presidente puede, pero no está obligado a, convocar una audiencia probatoria sobre cualquier asunto controvertido y también puede requerir argumentos orales o la presentación de escritos por parte de los abogados de dichas partes. La decisión del Oficial Presidente, tomada en consulta con el director, el subdirector y el asesor general de la Junta de Ubicación, sobre tales disputas será definitiva.

Al hacer sus solicitudes de reembolso por los costos de contratación de consultores, el Municipio se basa en las disposiciones de G.L. c. 44, Sec. 53G. Resumen de la ciudad en 2, 3, 5, 6. Sin embargo, esta ley no entra en el ámbito de la competencia de la Junta Organizadora. Véase, G.L. c. 164, §§ 69H a 69Q. Por lo tanto, no podemos basarnos en ella para imponer una condición de aprobación.

Además, las Órdenes Departamentales también han requerido que las empresas peticionarias financien el costo de un consultor (s) para el municipio en el que se ubicará el Proyecto. Véase, por ejemplo, Medway Grid LLC, D.P.U. 22-18/22-19, pág. 146 (2023); Cranberry Point Energy Storage, LLC, D.P.U. 22- 59, en 136 (2023). Por lo tanto, concluimos que la Junta de Emplazamiento tiene la autoridad para exigir a la Compañía que reembolse al Municipio el costo de contratar consultores con las restricciones y de la manera especificada anteriormente y ordena a la Compañía que reembolse al Pueblo en consecuencia.

Con respecto a la divergencia entre el Municipio y la Compañía con respecto a las horas de trabajo permitidas, esta cuestión se aborda en la Sección VI.D.1.d.ii anterior, utilizando las horas de trabajo solicitadas por el Pueblo como condición de referencia. Sin embargo, como lo ha hecho la Junta de Emplazamiento en muchas decisiones anteriores, hemos incluido mecanismos para abordar las circunstancias especiales que pueden surgir durante la construcción, incluidas las circunstancias apremiantes, que pueden requerir la necesidad de flexibilidad. En tales circunstancias, como a menudo lo indica la Junta de Emplazamiento para tales condiciones, la revisión inicial de dichas solicitudes estará sujeta a revisión y aprobación por parte de los funcionarios de la Ciudad. La autoridad final para resolver cualquier disputa que pueda surgir está reservada por la Junta de Ubicación. Véase NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83, en 129 (2019); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 16-02/D.P.U. 16-77, en 59 (2018); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 15-03/D.P.U. 15-64/15-65, en 63 (2017).

IX. EXENCIÓN INTEGRAL DE ZONIFICACIÓN

A. Norma de revisión

SCW solicita una exención completa de la Ordenanza de Zonificación de Somerset (Exh. SW-4, en 1, 36 - 41). La Junta de Emplazamiento concede tales solicitudes "caso por caso cuando el solicitante demuestra que la emisión de una exención integral podría evitar un daño público sustancial al servir para prevenir un retraso en la construcción y operación del uso propuesto". Park City Wind con 208; Beverly-Salem en 126-127; Viento de Viñedo en 109-110.

Para tomar una determinación con respecto al daño público sustancial, el Departamento y la Junta de Emplazamiento han articulado factores relevantes, incluidos, entre otros, si: (1) el proyecto propuesto contribuye a un suministro de energía confiable para el Commonwealth; (2) el proyecto es sensible al tiempo; (3) el proyecto involucra a varios municipios que podrían tener una

zonificación conflictiva

disposiciones que podrían obstaculizar el desarrollo uniforme de un proyecto de gran envergadura que abarque a estas comunidades; (4) el proponente del proyecto ha involucrado activamente a las comunidades y a los funcionarios responsables para discutir la aplicabilidad de las disposiciones locales de zonificación al proyecto y cualquier preocupación local; y 5) las comunidades afectadas no se oponen a la concesión de la exención general. Park City Wind con 208; Proyecto de Confiabilidad de Mid Cape en 109-110; Viento de la viña en 153.

B. Posición de la empresa

La Compañía sostiene que necesita tanto una exención de zonificación integral como las exenciones de zonificación individuales para el Proyecto (Informe de la Compañía en 258). Si bien las exenciones de zonificación individuales abordan disposiciones específicas de la ordenanza de zonificación actual, argumenta la Compañía, una exención integral de zonificación abordará cualquier promulgación futura de zonificación que tenga el potencial de poner en peligro el Proyecto (Escrito de la Compañía en 258, énfasis en el original).

Además, la Compañía argumenta que el Proyecto cumple con los estándares para otorgar una exención integral de zonificación (Informe de la Compañía en 259). El Proyecto contribuirá a la confiabilidad, afirma la Compañía, al: (1) agregar 1.200 MW de capacidad a la red regional; y (2) aumentar la seguridad energética a través de la entrega de energía generada por un importante recurso renovable que tendría un factor de alta capacidad en el invierno, cuando la energía puede ser más necesaria (Informe de la Compañía en 259). Además, argumenta la Compañía, el Proyecto es una respuesta a una necesidad que es análoga a la confiabilidad: la necesidad de energía limpia en respuesta a los requisitos legales y de política pública del Estado Libre Asociado (Informe de la Compañía en 259).

La Compañía también argumenta que el Proyecto es sensible al tiempo (Resumen de la Compañía en 259). La Compañía declara que ha planificado cuidadosamente el Proyecto utilizando los permisos y los cronogramas de construcción que actualmente minimizan la demora siempre que sea posible (Resumen de la Compañía en 260). Por lo tanto, argumenta la Compañía, los retrasos que podrían ser menores para otros proyectos podrían ser más significativos en el presente caso (Escrito de la Compañía en 260). De hecho, la Compañía afirma que un retraso podría resultar en que el Proyecto no se desarrolle hasta su finalización y, por lo tanto, se pierdan los beneficios del Proyecto (Resumen de la Compañía en 260).

La Compañía reconoce que el Proyecto no está sujeto a las regulaciones de zonificación de múltiples municipios (Resumen de la Compañía en 260). Sin embargo, argumenta la Compañía, el Proyecto es una posición análoga: está sujeto a revisiones por parte de múltiples entidades (Informe de la Compañía en 260).

Específicamente, afirma la Compañía, el Proyecto incluye componentes ubicados dentro de la jurisdicción de Rhode Island, aguas costa afuera jurisdiccionales de Massachusetts y aguas federales (Resumen de la Compañía en 260). Por lo tanto, la Compañía declara, el Proyecto está sujeto a un amplio conjunto de revisiones y apelaciones regulatorias independientes y superpuestas que deben sincronizarse con todos los requisitos de zonificación aplicables (Informe de la Compañía en 260). La Compañía señala que la Junta de Emplazamiento ha otorgado anteriormente exenciones integrales de zonificación para proyectos con componentes ubicados en un municipio (Company Brief en 260, citando a Vineyard Wind en 156, y Vineyard Wind 1 LLC, D.P.U. 21-08, en 17 (2021)).

Con respecto al último elemento numerado en el estándar de revisión, si las comunidades afectadas se oponen a la emisión de la exención integral, la Compañía admite que el Municipio se ha opuesto a las exenciones de zonificación, pero la Compañía afirma que el Pueblo no se opone al Proyecto en sí (Escrito de la Compañía en 261, citando Exhs. TOS-1 en 1; SW-SOM-4). La Compañía declara que ha participado activamente en un esfuerzo de buena fe para consultar con los funcionarios de Somerset con respecto al Proyecto (Resumen de la Compañía en 260). SCW también sostiene que sus comunicaciones han sido coherentes con el espíritu y la intención de Russell Biomass II (Company Brief en 261, citando Exhs. EFSB-Z-16; SOM-2). Además, la Compañía declara que también ha participado en actividades de divulgación sustanciales con grupos comerciales y residentes en Somerset (Informe de la Compañía en 261, citando Exhs. EFSB-G-23 y RR-EFSB-35). La Compañía también afirma que la Junta de Emplazamiento ha otorgado previamente exenciones integrales de zonificación para proyectos en los que una empresa participó en consultas de buena fe con funcionarios municipales, a pesar de la oposición a dicha exención expresada por la ciudad o el pueblo (Company Brief en 26, citando a Sudbury-Hudson en 217).

La Compañía también afirma que la exención integral debe emitirse debido a los importantes beneficios públicos que proporcionará el Proyecto y el daño que resultaría de retrasar innecesariamente esos beneficios (Informe de la Compañía en 261-262). Con respecto al daño potencial, la Compañía afirma que sin la concesión de una exención integral de zonificación, no

hay nada que impida que las juntas locales, los inspectores de construcción o las partes con intereses adversos a SCW

interpretando las disposiciones de los estatutos de zonificación de una manera adversa al Proyecto (Escrito de la Compañía en 262). La concesión de una exención integral de zonificación, afirma la Compañía, evitaría los retrasos que resultarían si una disposición en particular, originalmente interpretada como no aplicable, se interpreta posteriormente como aplicable o si se adoptan nuevas disposiciones de zonificación antes de la construcción (Resumen de la Compañía pág. 262). Además, la empresa señala que "los cambios de diseño... pueden ocurrir durante este procedimiento" y que tales cambios también pueden ser necesarios como resultado de "las condiciones de campo encontradas durante la construcción (Escrito de la Compañía en 263).

El Municipio no abordó la solicitud de la Compañía de una exención integral de zonificación en su escrito, aunque el escrito está "respetuosamente" en desacuerdo con la Compañía sobre el tema de las exenciones de zonificación individuales (Informe del Pueblo en 2).

C. Análisis y Hallazgos sobre la Exención Integral de Zonificación

En las secciones III.D.2, IV.C, VI.D.2.e, VII y VIII.C.3, la Junta de Emplazamiento determinó que el proyecto produciría múltiples beneficios.

Con respecto a la consulta requerida con el municipio afectado, la Junta de Emplazamiento encontró anteriormente que la Compañía hizo un esfuerzo de buena fe para consultar con la Ciudad de Somerset con respecto a la solicitud de la Compañía para el alivio de zonificación bajo G.L. c. 40A, § 3, y que las comunicaciones de la Compañía han sido consistentes con el espíritu y la intención de Russell Biomass II. La respuesta de la Compañía a las solicitudes hechas por Somerset en su escrito confirma la buena fe de la Compañía y sus importantes intentos por acomodar a la Ciudad. Como se ha expuesto anteriormente, la Compañía ha aceptado casi todas las condiciones que el Municipio busca imponer.

La Compañía ha descrito de manera completa y persuasiva los riesgos que enfrenta el Proyecto si no se otorga una exención integral de zonificación. Esos riesgos son sustanciales y la posibilidad de demora sería perjudicial para el logro de los objetivos energéticos y ambientales del Commonwealth. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento considera que la posibilidad de impedimentos de zonificación que podrían resultar en retrasos en la construcción del Proyecto podría resultar en un daño público sustancial.

Sobre la base de los antecedentes de este caso, la Junta de Emplazamiento considera que la concesión de una exención integral de zonificación para el Proyecto es necesaria y apropiada. Por

lo tanto, la Junta de Emplazamiento

por la presente, otorga a la Compañía una exención integral de zonificación del Estatuto de Zonificación de Somerset para la construcción y operación del Proyecto.

X. ANÁLISIS BAJO G.L. C. 164, § 72

A. Norma de revisión

Las Leyes Generales, c. 164, § 72 requieren, en la parte pertinente, que una compañía eléctrica que busque aprobación para construir una línea de transmisión debe presentar ante el Departamento una petición para:

autoridad para construir y utilizar ... una línea para la transmisión de electricidad para su distribución en una zona determinada o para el suministro de electricidad a sí misma o a otra compañía eléctrica o a una planta municipal de alumbrado para su distribución y venta ... y declarará que dicha línea servirá o sirve a la conveniencia pública y es consistente con el interés público ... El Departamento, después de una notificación y una audiencia pública en una o más de las ciudades afectadas, puede determinar que dicha línea es necesaria para el propósito alegado, y servirá a la conveniencia pública y es consistente con el interés público.⁹⁷

El Departamento, al tomar una determinación bajo G.L. c. 164, § 72, considera todos los aspectos del interés público. Boston Edison Company v. Town of Sudbury, 356 Mass. 406, 419 (1969). Entre otras cosas, el artículo 72 permite al Departamento prescribir condiciones razonables para la protección de la seguridad pública. Id., págs. 419 y 420.

Al evaluar las peticiones presentadas bajo G.L. c. 164, § 72, el Departamento examina: (1) la necesidad o los beneficios públicos del uso actual o propuesto; (2) los impactos ambientales o cualquier otro impacto del uso actual o propuesto; y (3) el uso actual o propuesto y cualquier alternativa identificada. GCEP en 220; Park City Wind con 211; Proyecto de confiabilidad de Mid Cape en 112. Luego, el Departamento equilibra los intereses del público en general con los intereses locales y determina si la línea es necesaria para el propósito alegado y servirá a la conveniencia pública y es consistente con el interés público. Save the Bay, Inc. v. Departamento de Salud Pública

⁹⁷ De conformidad con G.L. c. 164, § 72, la compañía eléctrica debe presentar con su petición una descripción general de la línea de transmisión, un mapa o plano que muestre su ubicación general, una estimación que muestre con un detalle razonable el costo de la línea y los mapas e información adicionales que requiera el Departamento.

Servicios Públicos, 266 Mass. 667, 680 (1975); Pueblo de Truro contra el Departamento de Servicios Públicos, 365 Mass.

407 (1974); GCEP en 220; Viento de Park City en 211.

B. Análisis y hallazgos

Como se describe anteriormente en las Secciones III a VI, la Junta Organizadora examinó: (1) la necesidad o los beneficios públicos del Proyecto propuesto; (2) los impactos ambientales del Proyecto propuesto; y (3) cualquier alternativa identificada. Con la implementación de las medidas de mitigación especificadas a las que se ha comprometido la Compañía, y las condiciones establecidas por la Junta de Emplazamiento en la Sección XII, a continuación, la Junta de Emplazamiento determina de conformidad con G.L. c. 164, § 72, que el Proyecto propuesto es necesario para el propósito alegado, serviría a la conveniencia pública y es consistente con el interés público. Por lo tanto, la Junta Constitutiva aprueba la Petición de la Sección 72.

XI. CONCLUSIONES EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 61

La MEPA establece que "[t]oda determinación hecha por una agencia de la Constitución deberá incluir un hallazgo que describa el impacto ambiental, si lo hubiere, del Proyecto y un hallazgo de que se han tomado todas las medidas factibles para evitar o minimizar dicho impacto" ("Hallazgos de la Sección 61"). G.L. c. 30, § 61. De conformidad con 301 CMR 11.01(4), los Hallazgos de la Sección 61 son necesarios cuando se presenta un EIR al Secretario de la EEA y los Hallazgos de la Sección 61 deben basarse en dicho EIR. Cuando no se requiere un EIR, los Hallazgos de la Sección 61 no son necesarios. 301 CMR 11.01(4).

El expediente muestra que la Compañía presentó un ENF para el Proyecto ante MEPA en agosto de 2022 (Exh. SW-9); el Secretario emitió un Certificado sobre el ENF en octubre de 2022 (Exh. SW-7); la Compañía presentó un DEIR en febrero de 2023 (Exh. SW-6); el Secretario emitió un Certificado sobre el DEIR en mayo de 2023 (Exh. SW-10); la Compañía presentó un FEIR en julio de 2023 (Exh. SW-11); el Secretario emitió un Certificado sobre el FEIR en septiembre de 2023 (Exh. SW-12); la Compañía presentó un SFEIR en octubre de 2023 (Exh. SW-14); y el Secretario expidió un Certificado sobre el SFEIR en

Diciembre de 2023 (Exh. SW-15). Por lo tanto, es necesario un fallo en virtud de G.L. c. 30, § 61 en este procedimiento.⁹⁸

El Certificado del Secretario sobre el SFEIR determinó que el FEIR Suplementario cumplía adecuada y adecuadamente con la MEPA y sus reglamentos de aplicación (Exh. SW-15, en 1). El registro contiene, y la Junta de Emplazamiento ha revisado, los documentos de MEPA presentados por la Compañía, incluidos ENF, DEIR, FEIR y SFEIR para el Proyecto, así como los Certificados del Secretario y los comentarios presentados por el público y por otras agencias de revisión con respecto a estos documentos. Además, como se establece en la sección VI supra, la Junta de Emplazamiento ha realizado un análisis exhaustivo de los posibles impactos ambientales del Proyecto, incluidos los impactos de GEI.^{Artículo 99}

Con respecto al impacto del Proyecto en las poblaciones de J.A. dentro del DGA del Proyecto, como se describe en la Sección VII.C.2.C, la Junta de Emplazamiento ha evaluado la información desarrollada durante el proceso de revisión de MEPA, y en el expediente de este procedimiento. La Compañía propuso una serie de condiciones en sus presentaciones de MEPA, véase la sección VII.B.2.c.vii, que fueron adoptadas en los Certificados MEPA del Secretario, incluido el Certificado SFEIR (Exh.SW-15, en 22-23). Al enumerar esas condiciones en esta Decisión, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que las cumpla para mitigar los impactos en las poblaciones de J.A. Como se señaló en VII.C.2.c. supra, la Junta de Emplazamiento

⁹⁸ Por lo general, la Junta de Emplazamiento no está obligada a hacer una G.L. c. 30, § 61, encontrando en un G.L. c. 164, § 69J procedimiento, ya que la Junta de Emplazamiento está exenta por ley de la MEPA.

G.L. c. 164, § 69I. Sin embargo, la Junta debe cumplir con MEPA con respecto a la revisión de la Petición de la Sección 72 y la Petición de Zonificación de la Compañía, las cuales fueron presentadas bajo las disposiciones legales implementadas por el Departamento, y el Departamento no está exento de MEPA. En consecuencia, al revisar la Petición de la Sección 72 y la Petición de Zonificación de la Compañía en este caso, la Junta de Emplazamiento ha llevado a cabo la revisión y ha llegado a las conclusiones requeridas por MEPA.

⁹⁹ Con respecto a los impactos de GEI, la Junta de Emplazamiento reconoce que las políticas del Estado Libre Asociado relacionadas con las emisiones de GEI, incluida la G.L. c. 30, § 61 y la Política y Protocolo de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de MEPA ("Política de GEI") se aplican al Proyecto. El Certificado del Secretario sobre el SFEIR dice: "El proyecto generará energía renovable limpia que reducirá las emisiones de GEI de la red eléctrica en aproximadamente 2 millones de toneladas métricas anuales" (Exh. SW-

15, pág. 9). Por lo tanto, encontramos que se han tomado todas las medidas factibles para evitar o minimizar los impactos de los GEI.

espera que la Compañía observe y siga todos los hallazgos de la Sección 61 relacionados con EJ contenidos en el Certificado SFEIR (Exh. SW-15, págs. 22 y 23).

Como se indicó en la Sección VI.D.2, la Junta de Emplazamiento encontró que la Estación Convertidora y la Ruta del Río Lee permanecen por encima de los niveles de inundación con un aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies, pero un segmento corto de la ubicación de aterrizaje estaría por debajo de los niveles de inundación con un aumento del nivel del mar modelado de 6.0 pies. La Estación Convertidora está diseñada para tolerar temperaturas del aire altas y ampliamente fluctuantes y está ubicada fuera de los límites del aumento proyectado del nivel del mar de 4.0 pies, y se encuentra fuera de las zonas de inundación mapeadas. La Junta de Emplazamiento también descubrió que los cables de exportación en tierra y en alta mar y los TJB estarán diseñados para resistir la inmersión y operar en agua salada. Con esos hallazgos y el requisito de que la Compañía informe a la Junta de Emplazamiento cada cinco años con actualizaciones sobre el aumento del nivel del mar y proponga cualquier mitigación adicional, la Junta de Emplazamiento ha cumplido con los requisitos para considerar las implicaciones del aumento del nivel del mar de la Sección 61 del Proyecto.

De acuerdo con lo requerido específicamente por MEPA, la Junta de Emplazamiento: ha revisado el SFEIR para el Proyecto; evaluó y determinó el impacto del Proyecto en el medio ambiente natural; y especificó en detalle en esta Decisión las medidas que debe tomar la Compañía para evitar daños al medio ambiente o, en la medida en que no se pueda evitar el daño al medio ambiente, para minimizar y mitigar el daño al medio ambiente en la mayor medida posible. El Secretario ha determinado que el SFEIR para el Proyecto cumple adecuada y adecuadamente con MEPA (Exh. SW-15, en 1)

En consecuencia, la Junta de Emplazamiento considera que se han tomado todas las medidas posibles para evitar o minimizar los impactos ambientales del Proyecto propuesto. G.L. c. 30, § 61.

XII. DECISIÓN

El estatuto habilitante de la Junta de Emplazamiento ordena a la Junta de Emplazamiento que implemente las políticas energéticas contenidas en G.L. c. 164, §§ 69H a 69Q para proporcionar un suministro de energía confiable para el Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor costo posible.

G.L. c. 164, § 69H. Un solicitante debe obtener la aprobación de la Junta de Emplazamiento bajo G.L. c. 164, § 69J antes de la construcción de una instalación de energía propuesta.

En la sección III, supra, la Junta de Emplazamiento considera que, sujeto a una condición establecida en esa sección, SCW ha demostrado que existe la necesidad de recursos de transmisión adicionales para interconectar su SCW OGF a la red de transmisión regional. Además, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha establecido que es apropiado que construya la Variación Observada junto con otros componentes del Proyecto.

En la Sección IV, arriba, la Junta de Emplazamiento considera que, en general, el Proyecto es superior a las otras alternativas evaluadas con respecto al costo, el impacto ambiental, la satisfacción de la necesidad identificada y el suministro de energía confiable para el Estado Libre Asociado con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor costo posible.

En la Sección V, arriba, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía: (1) ha desarrollado y aplicado un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de una manera que asegure que no ha pasado por alto o eliminado ninguna ruta que sea claramente superior al proyecto propuesto; y (2) identificó al menos dos rutas de líneas de transmisión con algún grado de diversidad geográfica. La Junta de Emplazamiento considera que la Compañía ha demostrado que examinó una gama razonable de alternativas prácticas de emplazamiento, al tiempo que buscaba minimizar los costos y los impactos ambientales.

En la Sección VI, arriba, la Junta de Emplazamiento considera que la Ruta del Río Lee, incluida su Variación Observada, es superior a la Ruta del Río Taunton (y la Variación Observada) con respecto a proporcionar un suministro de energía confiable para el Commonwealth, con un impacto mínimo en el medio ambiente, al costo más bajo posible y permitiendo la expansión futura de la electricidad del Proyecto de una manera ambientalmente racional y rentable.

Además, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía proporcionó suficiente información para permitir que la Junta determine si el Proyecto ha logrado un equilibrio adecuado entre el costo, la confiabilidad y los impactos ambientales.

Además, la Junta de Emplazamiento considera que con la implementación de las condiciones especificadas y la mitigación presentadas anteriormente, y el cumplimiento de todos los requisitos locales, estatales y federales, los impactos ambientales del Proyecto a lo largo de la Ruta del Río Lee, la Estación Convertidora y la Interconexión de la Red se minimizarían.

En la Sección VII, arriba, la Junta de Emplazamiento considera que, sujeto a la mitigación especificada y las condiciones establecidas en esta Decisión, los planes de la Compañía para la construcción del Proyecto son consistentes con las políticas de salud actuales del Commonwealth.

Además, la Junta de Emplazamiento considera que la construcción y operación del Proyecto serían consistentes con las múltiples políticas de protección ambiental que fomentan los proyectos eólicos marinos y las reducciones de emisiones de GEI resultantes.

Además, la Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto lograría una distribución equitativa de los beneficios energéticos y ambientales y las cargas ambientales y es coherente con los requisitos de los Principios de J.A. articulados en la Ley de Hoja de Ruta.

Además, la Junta de Emplazamiento considera que el Proyecto sería coherente con las políticas del Estado Libre Asociado con respecto al uso y desarrollo de los recursos.

En la Sección VIII, arriba, la Junta de Emplazamiento considera que: (1) la Compañía es una PSC; (2) el uso propuesto es razonablemente necesario para la conveniencia o el bienestar público; y (3) se requieren ciertas exenciones de zonificación específicamente nombradas, establecidas anteriormente, dentro del significado de G.L. c. 40A, § 3 para la construcción y operación de la Estación Convertidora, la Interconexión de Red y los Cables Terrestres. Además, la Junta de Emplazamiento considera que la Compañía participó en consultas de buena fe con la Ciudad de Somerset y ha logrado un grado considerable de alineación con la Ciudad en las condiciones solicitadas por la Ciudad. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento [CONCEDE] la Petición de Zonificación de la Compañía en la medida en que busca exenciones individuales de la Ordenanza de Zonificación de Somerset.

En la Sección IX, arriba, la Junta de Emplazamiento considera que la concesión de una exención integral de zonificación para el Proyecto es necesaria y apropiada. En consecuencia, la Junta de Emplazamiento [OTORGA] una exención integral de zonificación para el Proyecto.

En la Sección X, arriba, la Junta de Emplazamiento determina, de conformidad con G.L. c. 164, § 72, que el Proyecto propuesto es necesario para el propósito alegado, serviría a la conveniencia pública y es consistente con el interés público.

En consecuencia, la Junta de Emplazamiento [APRUEBA] de conformidad con G.L. c. 164, §§ 69J, 72, la Petición de la Compañía para construir el Proyecto utilizando la Ruta del Río Lee (con su Variación Observada), como se describe en este documento, sujeto a las siguientes Condiciones A a T.

- A. La Junta Directiva ordena a la Compañía que cumpla con todas las leyes, regulaciones y ordenanzas federales, estatales y locales aplicables de las cuales la Compañía no ha recibido una exención. La Compañía será responsable de garantizar dicho cumplimiento por parte de sus contratistas, subcontratistas u otros agentes.
- B. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía, dentro de los 90 días posteriores a la finalización del Proyecto, que presente un informe a la Junta de Emplazamiento que documente el cumplimiento de todas las condiciones contenidas en esta Decisión, anotando las condiciones pendientes que aún no se hayan cumplido y la fecha prevista y el estado de cumplimiento.
- C. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente a la Junta de Emplazamiento, antes de comenzar la construcción, una copia del BOEM ROD que aprueba el OGF propuesto por la Compañía. La Compañía no podrá comenzar la construcción del Proyecto de transmisión propuesto hasta que haya cumplido con esta condición. La Junta Organizadora examinará las solicitudes de flexibilidad en la aplicación de esta condición caso por caso.
- D. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que consulte con el DMF de Massachusetts con respecto a la necesidad de monitoreo posterior a la construcción de especies de mariscos y peces importantes para las industrias comerciales y recreativas en aguas de Massachusetts en y cerca de los pozos de OECC y HDD en alta mar. Si el DMF solicita el monitoreo de las pesquerías, la Compañía deberá presentar un informe que documente el monitoreo de las pesquerías de Massachusetts al DMF y a la Junta de Emplazamiento 180 días después de la finalización de las actividades de construcción.
- E. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que considere la viabilidad de suministrar electricidad de tierra a barco a los buques mientras están amarrados para minimizar o eliminar la necesidad de motores a bordo para generar energía a partir de combustibles fósiles y proporcionar electricidad para las operaciones de los buques amarrados cuando sea posible, y que presente informes que indiquen su capacidad para utilizar las operaciones de tierra a barco 30 días antes de la construcción; 180 días después del inicio de la construcción; y 90 días después de la finalización de la construcción.
- F. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que incluya en su ERP final los elementos que se enumeran a continuación: descubrimiento de contaminación imprevista o estructuras que puedan afectar las vías fluviales, derrames de petróleo o materiales peligrosos, componentes dañados del proyecto en alta mar y en tierra que afecten las aguas de Massachusetts o las áreas costeras, y emergencias médicas o de incendio. Como mínimo, el plan deberá incluir los siguientes elementos: (i) acciones de respuesta que se tomarán en caso de derrames o liberaciones de petróleo o materiales peligrosos en el sitio o fuera del sitio; (ii) nombres y números de teléfono de las agencias/funcionarios locales, estatales y federales a los que se contactará en caso de un derrame de petróleo o materiales peligrosos y el requisito

de notificar a los representantes de la ciudad dentro de

dos horas de cualquier derrame fuera del sitio o derrame que pueda migrar fuera del sitio; (iii) procedimientos de evacuación para residencias y negocios locales en caso de incendio o liberación importante de vapor; Los procedimientos incluirán, como mínimo, procedimientos de notificación de emergencia y una zona receptora de evacuación; (iv) medidas de prevención y extinción de incendios que incluirán, como mínimo, los procedimientos y el equipo que se empleará para responder a los incendios en el área de trabajo que puedan ocurrir en el equipo; (v) un plan de contingencia de preparación para eventos para abordar posibles eventos naturales u operativos que puedan ocurrir en la Estación Convertidora. El ERP final se presentará a la Junta de Emplazamiento 30 días antes de la operación.

- G. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que desarrolle un Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido como parte de su CMP, que cumplirá con los estándares aplicables del Reglamento de Ruido de MassDEP en 310 CMR 7.10 y el Estatuto de Control de Ruido de la Ciudad de Somerset, durante la pre-construcción y la construcción, incluidas las actividades de HDD, y la operación del Proyecto. La Compañía deberá proporcionar a la Ciudad y a la Junta su Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido antes de comenzar las actividades de construcción. El Plan de Evaluación y Mitigación de Ruido debe incluir, como mínimo, los siguientes elementos: (i) información y datos que respalden la evaluación de la Compañía de que se cumplirán y mantendrán los términos de la Regulación de Ruido de MassDEP y el Estatuto de Control de Ruido de Somerset mencionados anteriormente, remedios y acciones de respuesta para las violaciones o quejas de ruido reportadas, así como cualquier otra información que la Junta de Salud de Somerset pueda requerir razonablemente para garantizar el cumplimiento de las normas aplicables; (ii) la Junta de Salud de Somerset puede realizar las inspecciones y mediciones que sean necesarias para garantizar la exactitud de cualquier informe presentado para determinar el cumplimiento de la Regulación de Ruido de MassDEP y la Ordenanza de Control de Ruido de Somerset (estas pueden incluir inspecciones en el sitio por parte de un experto en ruido o sonido durante períodos específicos de construcción); y (iii) las medidas de mitigación que se utilizarán para mantener el cumplimiento de los niveles de acción de monitoreo de ruido específicos del sitio. Estos pueden incluir controles de caminos (por ejemplo, cercas perimetrales, mantas de atenuación de ruido) y dispositivos de control de ruido como silenciadores, cubiertas y herramientas alternativas, que se revisarán en consulta con la Junta de Salud de la Ciudad o su designado.
- H. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que limite las horas de construcción para las partes en tierra y de aterrizaje del Proyecto a 7:00 a.m. a 7:00 p.m. de lunes a viernes y a las 9:00 p.m. a.m. a 7:00 p.m. los sábados, sin construcción los domingos o días festivos estatales o federales legales, a menos que sea necesario operacionalmente para operaciones continuas (es decir, HDD) o una emergencia. Los trabajos que requieran una duración continua más larga de lo que permiten las horas normales de construcción, como las operaciones de HDD, deberán, con 48 horas de anticipación a las

ciudades de Somerset y Swansea y a la ciudad de Fall River y publicarse en el sitio web de la Compañía, excepto en caso de circunstancias de emergencia, ser

exceptuados de este requisito. En caso de que la Compañía necesite extender el trabajo de construcción más allá de esas horas y días, con la excepción de circunstancias de emergencia en un día determinado que requieran horarios extendidos, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que solicite un permiso previo por escrito de la Ciudad de Somerset antes de comenzar el trabajo y que proporcione a la Junta de Emplazamiento una copia de dicho permiso. Si la Compañía y los funcionarios municipales no pueden llegar a un acuerdo sobre si se deben realizar dichas horas o días de construcción extendidos, la Compañía puede solicitar autorización previa de la Junta de Emplazamiento y proporcionará a las ciudades de Somerset y Swansea y a la ciudad de Fall River una copia de dicha solicitud y autorización.

- I. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que desarrolle un Plan de Gestión de la Calidad del Aire en consulta con el consultor designado del Municipio para su revisión y comentarios, y que coopere de buena fe para abordar y resolver las preocupaciones señaladas por el consultor del Pueblo. La Junta de Emplazamiento espera que la Compañía coopere plenamente con los consultores de la Ciudad y responda de manera oportuna a las condiciones razonables y recomendaciones de los consultores de la Ciudad, y que se establezca un procedimiento para la resolución de cualquier disputa. La Junta de Emplazamiento también ordena a la Compañía que coordine con otros inquilinos y propietarios de tierras de Brayton Point y la ciudad de Somerset y Swansea en lo que se refiere a los cronogramas de construcción y el acceso al sitio, para minimizar los impactos relacionados con la construcción (tráfico, calidad del aire, ruido, etc.) para los usos de la tierra vecinos.
- J. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que considere las oportunidades potenciales para el uso de, o la conversión a, vehículos y equipos eléctricos para actividades de construcción y presente informes que indiquen la capacidad de usar vehículos eléctricos durante los siguientes intervalos de tiempo: 30 días antes de la construcción; 180 días después del inicio de la construcción; y 90 días después de la finalización de la construcción.
- K. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que proporcione un plan de monitoreo posterior a la construcción para los cables de exportación en alta mar en aguas del estado de Massachusetts. El plan de monitoreo debe garantizar que los cables de exportación en alta mar continúen cumpliendo con las profundidades de enterramiento de cables objetivo después de grandes tormentas (huracanes y nor'easters). La Junta Directiva ordena a la Compañía que consulte con el DMF de Massachusetts con respecto a las ubicaciones específicas de monitoreo y el calendario de las actividades de monitoreo.
- L. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que realice y presente una prueba confirmatoria única de MF de los cables de exportación en alta mar HVDC dentro de los 90 días posteriores a que el OGF esté completamente desarrollado y

sea capaz de entregar aproximadamente 1,200 MW de energía.

- M. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que realice y presente un estudio de MF tanto en los cables terrestres como en la interconexión a la red, una vez que el Proyecto esté completamente instalado y sea capaz de entregar aproximadamente 1.200 MW de energía, para confirmar los niveles de MF descritos en esta Decisión. Las mediciones deben realizarse en ubicaciones representativas a lo largo de las rutas de interconexión de cables terrestres y redes eléctricas.
- N. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que realice y presente un estudio de MF de la Estación Convertidora, una vez que el Proyecto esté completamente instalado y sea capaz de entregar aproximadamente 1,200 MW de energía, para cuantificar los niveles de MF. Las mediciones deben realizarse en lugares representativos alrededor de la estación convertidora.
- O. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que informe a la EFSB cada cinco años con actualizaciones sobre las últimas proyecciones sobre el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones y proponga cualquier medida de mitigación adicional necesaria para abordar dichos riesgos. La Junta considerará si ordena al solicitante que implemente medidas de mitigación adicionales en ese momento.
- P. El alivio de zonificación está sujeto a las condiciones solicitadas por la Ciudad de Somerset y acordadas por la Compañía, como se establece anteriormente, con algunas modificaciones y parámetros específicos impuestos por la Junta de Ubicación. Se ordena a la Compañía que cumpla con los compromisos que ha asumido en respuesta a la solicitud de condiciones de la Ciudad, según lo descrito por la Junta de Emplazamiento en la Tabla 26, y según lo enmendado en esta Decisión. Además, en el caso de un desacuerdo con respecto al cumplimiento de esta condición, la Junta de Emplazamiento espera que las partes se esfuercen de buena fe por resolver dicho desacuerdo.
- Q. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que cumpla con las solicitudes de reembolso hechas por la Ciudad de Somerset como se establece en las secciones VIII.D.4 (a), (d) y (h). Dicho reembolso se realizará en la forma que se describe a continuación. Para tener derecho a dicho reembolso, la Ciudad primero debe obtener una propuesta por escrito para el alcance del trabajo y una estimación del costo de dicho trabajo de cada consultor. Luego, el Municipio debe enviar esa estimación a la Compañía. La Compañía puede solicitar cualquier información del Municipio y sus consultores necesaria para tomar una decisión informada con respecto a si los alcances de trabajo propuestos y los costos propuestos son razonables; y el Municipio y sus consultores deben cumplir con dichas solicitudes. Se ordena a la Compañía y a la Ciudad que negocien entre sí de buena fe con respecto al alcance apropiado del trabajo para cada consultor y el pago apropiado a cada consultor. Si la Compañía y el Municipio no pueden llegar a un acuerdo sobre estos asuntos, entonces se les ordena que presenten sus disputas, por escrito, al Oficial Presidente. El Presidente puede, pero no está obligado a, convocar una

audiencia probatoria sobre cualquier asunto controvertido y también puede requerir argumentos orales o

la presentación de escritos por parte de los abogados de dichas partes. La decisión del Oficial Presidente, tomada en consulta con el director, el subdirector y el asesor general de la Junta de Ubicación, sobre tales disputas será definitiva.

- R. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente una actualización en 30 días de la Decisión Final sobre el estado de las negociaciones de HCA con la Ciudad de Somerset. Además, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente una copia del Acuerdo de Comunidad Anfitriona ejecutado siempre y cuando se ejecute entre la Compañía y la Ciudad.
- S. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que proporcione información actualizada 90 días antes de comenzar la construcción con respecto a todas las medidas que debe tomar la Compañía para evitar, minimizar y mitigar los impactos ambientales relacionados con su uso del NBMCT. Además, la Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que proporcione los detalles de su plan y programa de participación comunitaria con el socio CBO seleccionado de New Bedford y otras partes interesadas clave de New Bedford.
- T. La Junta de Emplazamiento ordena a la Compañía que presente información actualizada 90 días antes del comienzo de la construcción y 90 días después de la finalización de la construcción que incluya: una descripción de las áreas geográficas esperadas o reales de los empleados y trabajadores subcontratados asociados con el Proyecto; las contribuciones de la Compañía a una fuerza laboral capacitada; el progreso de la Compañía hacia el cumplimiento de su compromiso de al menos el 75 por ciento de los empleos de operaciones y mantenimiento con los residentes locales; y el grado en que los empleados y subcontratistas del Proyecto residen dentro de una población de J.A. relevante para el área del Proyecto.

Debido a que las cuestiones abordadas en esta Decisión en relación con esta instalación están sujetas a cambios con el tiempo, la construcción de la instalación generadora propuesta debe iniciarse dentro de los tres años posteriores a la fecha de la decisión.

Además, la Junta Organizadora observa que las conclusiones de esta Decisión se basan en el expediente de este caso. Un proponente de proyecto tiene la obligación absoluta de construir y operar sus instalaciones de conformidad con todos los aspectos de su propuesta tal como se presenta a la Junta de Emplazamiento. Por lo tanto, la Junta de Emplazamiento exige a SCW, o a sus sucesores en interés, que notifiquen a la Junta de Emplazamiento cualquier cambio que no sean variaciones menores de la propuesta para que la Junta de Emplazamiento pueda decidir si investiga más a fondo una cuestión en particular. SCW o sus sucesores en interés están obligados a proporcionar a la Junta de Emplazamiento suficiente información sobre los cambios en el proyecto propuesto para permitir que la Junta de Emplazamiento tome estas determinaciones.

Robert J. Shea, Esq.
Presidente

Con fecha 20 de septiembre de 2024

[APROBADO] por votación de la Junta de Emplazamiento de Instalaciones Energéticas en su reunión de _____, por los miembros presentes y votantes.

Votando [a favor/en contra/abstención] de la Decisión Provisional, en su forma enmendada: Rebecca L. Tepper, Secretaria de Energía y Asuntos Ambientales y Presidenta de la EFSB; James M. Van Nostrand, Presidente del Departamento de Servicios Públicos; Staci Rubin, comisionada del Departamento de Servicios Públicos; Elizabeth Mahony, comisionada del Departamento de Recursos Energéticos; Bonnie Heiple, Comisionada del Departamento de Protección Ambiental; Jonathan Cosco, Consejero General y designado por el Secretario de la Oficina Ejecutiva de Desarrollo Económico; Joseph C. Bonfiglio, Miembro Público; y Greg Watson, Miembro Público.

Rebecca L. Tepper, Presidenta
de la Junta de Emplazamiento
de Instalaciones Energéticas

Con fecha esta __ Día de _____, 2024

La parte agraviada en interés puede apelar ante el Tribunal Judicial Supremo mediante la presentación de una petición por escrito en la que se pida que se modifique o anule en su totalidad o en parte la orden de la Junta Judicial.

Dicha petición de apelación se presentará ante la Junta de Emplazamiento dentro de los veinte días siguientes a la fecha de notificación de la decisión, orden o fallo de la Junta de Emplazamiento, o dentro del plazo adicional que la Junta de Emplazamiento pueda permitir previa solicitud presentada antes de la expiración de los veinte días posteriores a la fecha de notificación de dicha decisión, orden o fallo. Dentro de los diez días posteriores a la presentación de dicha petición, la parte apelante presentará la apelación en el Tribunal Judicial Supremo con sede en el condado de Suffolk mediante la presentación de una copia de la misma ante el secretario de dicho tribunal. Leyes Generales de Massachusetts, Capítulo 25, Sec. 5; Capítulo 164, sec. 69P.