

**CONSELHO DE LOCALIZAÇÃO DE
INSTALAÇÕES DE ENERGIA DA
COMUNIDADE DE MASSACHUSETTS**

Petição da SouthCoast Wind Energy LLC nos)
termos do G.L. c. 164 § 69J para aprovação para)
construir instalações de transmissão em)
Massachusetts) CEEF 22-04
para o fornecimento de energia de um recurso de)
geração de energia eólica offshore localizado em)
águas federais para o sistema de transmissão)
regional em Brayton Point na cidade de Somerset,)
Massachusetts)

Petição da SouthCoast Wind Energy LLC nos termos)
do)
G.L. c. 164 § 72 para a Autoridade para Construir e)
Operar Novas Instalações de Transmissão para o) D.P.U. 22-67
Fornecimento de Energia de um Recurso de Geração)
de Energia Eólica Offshore Localizado em Águas)
Federais para o Sistema de Transmissão Regional em)
Brayton Point na Cidade de Somerset, Massachusetts)

Petição da SouthCoast Wind Energy LLC De acordo)
com G.L. c. 40A, § 3 para Isenções Individuais e)
Abrangentes da Operação do Estatuto de)
Zoneamento da Cidade de Somerset)
para a Construção e Operação de Novas Instalações) D.P.U. 22-68
de Transmissão para o Fornecimento de Energia a)
partir de um Recurso de Geração de Energia Eólica)
Offshore Localizado em Águas Federais para a)
Regional)
Sistema de transmissão em Brayton Point na cidade)
de Somerset, Massachusetts)

DECISÃO FINAL

Robert J. Shea
Presidente 4 de
outubro de 2024

Sobre a decisão:
Timothy J. Reilly
Nathaniel Strosberg
Andrew Greene

O Siting Board traduz materiais para outros idiomas para ajudar pessoas com proficiência limitada em inglês. O Siting Board tentou razoavelmente fornecer uma tradução precisa do material original, mas devido às nuances na tradução para uma língua estrangeira, pequenas diferenças podem existir. Embora o Siting Board tenha fornecido versões traduzidas, a versão em inglês é a versão oficial da decisão do Siting Board.

APARIÇÕES:

Eric K. Runge, Esq.
Gemma Cashman, Esq.
William M. Pezzoni, Esq.
Day Pitney LLP
One Federal Street, 29º andar
Boston, MA 02110

e ainda

Margaret Czepiel, Esq.
Day Pitney LLP
555 Rua 11
Washington, D.C., 20004
PARA: Peticionário da SouthCoast
 Wind Energy LLC

Marcos R. Rielly, Esq.
New England Power Company d/b/a National Grid
40 Sylvan Road
Waltham, MA 02451

e

David S. Rosenzweig, Esq.
Erika J. Hafner, Esq.
Keegan Werlin LLP
99 Rua Alta
Boston, MA 02110
PARA: New England Power Company d/b/a Interviente
 da Rede Nacional

George X. Pucci, Esq.
KP Law, P.C.
101 Arch Street, 12º andar
Boston, MA 02110
PARA: Cidade de
 Somerset
 Intervenor

Adam P. Kahn, Esq.
Zachary Gerson, Esq.
Aaron Lang, Esq.
Foley Hoag LLP
Seaport Oeste
155 Seaport Boulevard [en]
Boston, MA 02210
PARA: Participante da
Commonwealth Wind LLC
Limited

Kathy Souza
Rua Pocasset, 130
Somerset, MA 02725
Participante limitado

Nicole McDonald
30 Almirantes
Caminho
Somerset, MA 02725
Participante limitado

Patrick W. McDonald
30 Almirantes
Caminho
Somerset, MA 02725
Participante limitado

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

Índice

Síntese da decisão provisória	v
I. Introdução	1
A. Descrição do Projeto Proposto	1
B. Ações relacionadas	7
1. MEPA e BOEM Environmental Review	7
2. Contratos de Compra de Energia	10
3. Conselho de Localização de Instalações Energéticas de Rhode Island	11
C. Histórico processual dos procedimentos da Siting Board	12
II. Jurisdição e Norma de Revisão nos termos do G.L. c. 164, § 69J	17
III. Necessidade do Projeto Proposto	18
A. Padrão de revisão	18
B. Posição da Empresa	20
1. Empresa defende mudança no padrão de necessidade	20
2. Empresa afirma que o projeto é necessário	21
3. Variação notada	27
C. Posições das Partes	28
D. Análise e Resultados	28
1. Pedido da empresa para alterar o padrão de necessidade de revisão	28
2. Necessidade baseada no padrão de necessidade atual	31
3. Variação notada	33
E. Moção do município para suspender ou arquivar o processo	34
1. Moção e Resposta da Cidade	34
2. Oposição da Commonwealth Wind à Moção de Permanência	35
3. Resposta da Empresa à Moção de Permanência e Sobre-Resposta	36
4. Decisão sobre a moção de suspensão	37
IV. Abordagens alternativas para atender às necessidades identificadas	39
A. Padrão de revisão	39
B. Alternativas consideradas	39
C. Análise e Resultados	44
V. Seleção de Rotas	45
A. Padrão de revisão	45
B. Abordagem da empresa para a seleção de rotas	46
1. Introdução	46
2. POIs potenciais	46
3. Seleção de rotas candidatas	50
4. Sites da Estação Conversora	55
5. Análise de Rotas e Pontuação	55
6. Diversidade Geográfica	62
7. Custo	63
8. Fiabilidade	64
9. Conclusão da empresa sobre a seleção de rotas	64
C. Análise e Resultados	65

VI.	Análise de Impactos do Projeto	68
A.	Padrão de revisão	68
B.	Descrição dos elementos do projeto.....	69
1.	Rotas de cabos de exportação offshore e locais de Landfall	69
2.	Rotas de cabo em terra e interligação à rede	71
3.	Estação Conversora	72
C.	Impactos do Cabo de Exportação Offshore e Landfall	73
1.	Construção de cabos de exportação offshore	73
2.	Construção de Landfall.....	75
3.	Impactos Ambientais	77
D.	Impactos em terra.....	115
1.	Impactos da interconexão de cabos e redes terrestres	115
2.	Impactos da estação conversora	141
E.	Custo.....	164
F.	Fiabilidade	165
G.	Conclusões.....	166
VII.	Coerência com as políticas da Commonwealth	166
A.	Padrão de revisão	166
B.	Posição da Empresa.....	166
1.	Políticas de Saúde.....	166
2.	Políticas de Proteção Ambiental.....	168
3.	Utilização de Recursos e Políticas de Desenvolvimento.....	192
C.	Análise e Resultados	193
1.	Políticas de Saúde.....	193
2.	Políticas de Proteção Ambiental.....	194
3.	Utilização de Recursos e Políticas de Desenvolvimento.....	206
VIII.	Análise sob G.L. c. 40A, § 3 – Isenções de Zoneamento Individual.....	207
A.	Padrão de revisão	207
B.	Sociedade de Serviço Público	208
1.	Padrão de revisão.....	208
2.	Posição da Empresa.....	209
3.	Análise e Conclusões sobre a Sociedade de Serviço Público.....	210
C.	Conveniência e Bem-Estar Público.....	211
1.	Padrão de revisão.....	211
2.	Posição da Empresa	212
3.	Análise e Resultados sobre Conveniência e Bem-Estar Público.....	213
D.	Isenções individuais exigidas.....	215
1.	Padrão de revisão.....	215
2.	Usos "proibitivos" vs "permissivos" no estatuto de zoneamento de Somerset	216
3.	Descrição das isenções solicitadas, posições das partes e análise e conclusões	217
4.	Consulta ao Município e Condições Solicitadas	230
E.	Conclusão sobre o pedido de isenção de zoneamento individual	241

IX.	Isenção abrangente de zoneamento.....	243
	A. Padrão de revisão	243
	B. Posição da Empresa.....	244
	C. Análise e Conclusões sobre a Isenção de Zoneamento Abrangente	246
X.	Análise sob G.L. c. 164, § 72.....	247
	A. Padrão de revisão	247
	B. Análise e Resultados	248
XI.	Secção 61 Constatações	248
XII.	Decisão.....	250

Abreviaturas

AUL	Limitações de atividade e uso
BMP	Melhores Práticas de Gestão
BOEM	Gabinete de Gestão da Energia Oceânica
BUAR	MA Conselho de Recursos Arqueológicos Subaquáticos
<u>Decisão Cape Wind 2005</u>	Cape Wind Associates, LLC, e Commonwealth Electric Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 02-2 (2005)
CCE	MA Centro de Energia Limpa
CECP	Plano de Mestrado em Energia Limpa e Clima
QCR	Código de Regulamentos Federais
CMP	Plano de Gestão da Construção
CMR	Código de Regulamentos de Massachusetts
CO2	Dióxido de Carbono
Companhia	SouthCoast Energia Eólica LLC
CRMC	Conselho de Gestão dos Recursos Costeiros do RI
CZM	Gabinete de Gestão da Zona Costeira do MA
dBA	Decibéis ponderados A
DEIR	Projeto de Relatório de Impacto Ambiental (MEPA)
DEIS	Projeto de Declaração de Impacto Ambiental (BOEM)
Departamento	Departamento de Serviços Públicos
DGA	Área geográfica designada
DMF	MA Divisão de Pescas Marinhas
APD	Área portuária designada
DPU	Departamento de Serviços Públicos de Massachusetts
CED	Empresa de Distribuição Elétrica
EEE	Escritório Executivo de Energia e Meio Ambiente de Massachusetts Assuntos
EFSB	Conselho de Localização de Instalações de Energia de Massachusetts
REI	Relatório de Impacto Ambiental (MEPA)

EJ	Justiça Ambiental
FME	Campos Elétricos e Magnéticos
ENF	Formulário de Notificação Ambiental (MEPA)
APE	Agência de Proteção Ambiental dos EUA
Exh.	Expor
FEIR	Relatório Final de Impacto Ambiental (MEPA)
FEIS	Declaração Final de Impacto Ambiental (BOEM)
CCG	Condutores de continuidade de solo
GCEP	Projeto de Energia da Grande 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 Mestrado em Leis Gerais
GEE	Gases com efeito de estufa
GW	Gigawatt
GWSA	Lei de Soluções para o Aquecimento Global de 2008
HDD	Perfuração direcional horizontal
AVAC	Corrente Alternada de Alta Tensão (cabo de transmissão)
CCAT	Corrente Contínua de Alta Tensão (cabo de transmissão)
CIPRNI	Comissão Internacional de Proteção contra as Radiações Não Ionizantes
ISO-NE	Operador de Sistema Independente – Nova Inglaterra
KOPs	Principais pontos de observação
kV	Kilovolt
LCS	Terras que contêm moluscos
LSCSF	Terrenos sujeitos a tempestades costeiras
LSP	Site Profissional Licenciado
LUO	Terra sob o oceano
MassDEP	MA Departamento de Proteção Ambiental
MassDOT	MA Departamento de Transportes
MassWildlife [en]	MA Divisão de Pesca e Vida Selvagem
MCP	Plano de Contingência de Massachusetts

MEPA	Campos magnéticos da Lei de Política Ambiental de
MF	Massachusetts (Office)
MHC	Comissão Histórica de Massachusetts
Meio-Cabo Projeto de Fiabilidade	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Energia Eversource,</u> EFSB 19-06/D.P.U. 19-142/143 (2022)
SM	Megawatt
NAVD88	Datum Vertical Norte-Americano
NEPOOL	Nova Inglaterra Power Pool
NHESP	Programa Património Natural e Espécies Ameaçadas de Extinção
NMFS	Serviço Nacional de Pesca Marítima
NNSR	Revisão da nova fonte de não realização da EPA
NOI	Aviso de Intenção
NOx	Óxidos de azoto
NPDES	Sistema Nacional de Eliminação de Descargas de Poluição
OCSLA	Lei das Terras da Plataforma Continental Exterior
OECA	Corredor de Cabo de Exportação Offshore
OGF	Instalação de Geração Eólica Offshore SouthCoast
OMP	Plano de Gestão dos Oceanos de Massachusetts
PSO	Plataforma de Subestações Offshore
PCH	Audição pública de comentários
PCW	<u>Park City Wind LLC,</u> EFSB 20-01/D.P.U. 20-56/20-57 (2023)
POI	Ponto de interligação
PM	Partículas em suspensão
PPA	Contrato de Compra de Energia
OSP	Observador de Espécies Protegidas
QMA	Arqueólogo Marinho Qualificado
AR	Área Ribeirinha
RIDEM	Departamento de Gestão Ambiental de Rhode Island
RIEFSB	Conselho de Localização de Instalações Energéticas de Rhode Island
RMAT	Equipa de Ação ResilientMASS

Ferramenta RMAT	Ferramenta de Padrões de Design de Resiliência Climática RMAT
ROD	Registo da Decisão (BOEM)
RTN	Número de rastreamento de liberação
LINHA	Direito de Passagem
ACS	SouthCoast Energia Eólica LLC
Secretário	Secretário do Gabinete Executivo de Energia de Massachusetts e Assuntos Ambientais
SFEIR	Relatório de Impacto Ambiental Suplementar (MEPA)
Placa de Montagem	Conselho de Localização de Instalações de Energia de Massachusetts
SO2	Dióxido de enxofre
CCSP	Plano de Controlo e Contramedidas de Prevenção de Derrames
SSU	Especial, Sensível e Único
TJB	Baía Conjunta de Transição
TMP	Plano de Gestão do Tráfego
BRINQUEDO	Época do Ano
Tr.	Transcrição
TSS	Total de sólidos suspensos
URAM	Medida de redução relacionada com a utilidade
USACE	Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA
USCG	Guarda Costeira dos EUA
USFWS	Serviço de Pesca e Vida Selvagem dos EUA
<u>Vento da Vinha</u>	<u>Vineyard Wind LLC</u> , EFSB 17-05/D.P.U. 18-18/18-18-19 (2019)
COV	Compostos orgânicos voláteis
WDU	Uso dependente da água
WHOI	Instituto Oceanográfico Woods Hole
WPA	MA Lei de Proteção de Zonas Húmidas
WTG	Gerador de turbina eólica

Resumo da decisão final

A Decisão Final recomenda a aprovação com condições das linhas de transmissão elétrica e da estação conversora propostas pela SouthCoast Wind Energy LLC ("SCW" ou "Empresa") que conectariam a instalação de geração de energia eólica offshore proposta pela SCW à rede elétrica da Nova Inglaterra na Subestação National Grid Brayton Point em Somerset, Massachusetts. Dois cabos de energia offshore de corrente contínua ("DC") de 320 quilovolts ("kV") começariam na Área de Arrendamento em águas federais (30 milhas ao sul de Martha's Vineyard), onde a SCW construiria até 147 geradores de turbinas eólicas, com até 2.400 megawatts ("MW") de capacidade de geração, embora o projeto atual seja projetado para transmitir 1.200 MW. Os cabos offshore de 113 milhas de comprimento incluiriam 90,5 milhas em águas federais, 20,4 milhas em águas de Rhode Island (incluindo uma travessia em Aquidneck Island, Rhode Island) e 2,1 milhas dentro das águas de Massachusetts (apenas as porções de Massachusetts estão sujeitas à revisão do Massachusetts Energy Facilities Siting Board). Depois de fazer landfall final em Massachusetts, as linhas iriam correr

0,6 milhas subterrâneas em Brayton Point até a nova estação conversora de corrente contínua para corrente alternada ("DC- para AC") da SCW e, em seguida, continue 0,2 milhas subterrâneas até a Subestação Brayton Point existente de 345 kV. O local de Brayton Point foi anteriormente o local da maior usina a carvão da Nova Inglaterra, que foi desligada e desativada em 2017.

Inicialmente selecionada para fornecer 1.204 MW de energia eólica às empresas de distribuição elétrica de Massachusetts, a SCW buscou a aprovação do Departamento de Serviços Públicos ("DPU") para rescindir os contratos em junho de 2023, citando inflação, problemas na cadeia de suprimentos e aumentos de custos de financiamento que afetam a indústria eólica offshore dos EUA. A DPU aprovou a rescisão do contrato em setembro de 2023. Em março de 2024, a SCW voltou a apresentar propostas para vender sua energia para empresas de distribuição elétrica de Connecticut, Massachusetts e Rhode Island em um processo de licitação multiestadual. A governadora Maura Healey e o Departamento de Recursos Energéticos de Massachusetts anunciaram em 6 de setembro de 2024 que Massachusetts selecionou 1.087 MW da capacidade da SCW e o governador de Rhode Island, Dan McKee, anunciou a seleção de 200 MW de Rhode Island. Após o anúncio no início de setembro, a SCW está negociando contratos com as empresas de distribuição elétrica para revisão da DPU e da Comissão de Serviços Públicos de Rhode Island. A decisão final considera que o projeto é necessário com base em indicadores do progresso do projeto e considera que o projeto é coerente com as políticas energéticas e ambientais da Commonwealth. A Decisão Final inclui um requisito para a emissão final pelo Bureau of Ocean Energy Management ("BOEM") dos EUA de seu Registro de aprovação de Decisão antes que a SCW possa iniciar a construção do Projeto.

A Companhia considerou vários locais potenciais para o local de aterrissagem do Projeto, interconexão de subestações, rotas terrestres e estação conversora, e avaliou a viabilidade, os impactos ambientais, a confiabilidade e o custo das alternativas de rota. A Decisão Final conclui que a rota e a localização do local propostas pela Empresa correspondem melhor às necessidades identificadas de forma fiável, com um impacto ambiental mínimo, ao menor custo possível. A Decisão Final recomenda igualmente a aprovação de uma proposta da SCW para a instalação de condutas sobresselentes no desabamento e no banco de condutas de cabos em terra em conjunto com o Projeto, reduzindo assim os custos a longo prazo e os impactos ambientais do aumento das futuras entregas de energia eólica a Brayton Point a partir da Área de Arrendamento.

A empresa se envolveu com um grupo diversificado de partes interessadas e organizações comunitárias na região para melhorar os benefícios ambientais e econômicos do Projeto para os moradores da área e as populações de Justiça Ambiental ("EJ"). A Decisão Final regista que a SCW assumiu compromissos substanciais para o desenvolvimento da mão de obra local e regional, formação e oportunidades de emprego em energias limpas/renováveis como parte central dos seus planos de desenvolvimento de projetos.

De acordo com G.L. c. 164, § 69J, o Massachusetts Energy Facilities Siting Board ("Siting Board") APROVA, sujeito às condições estabelecidas abaixo, a petição da SouthCoast Wind Energy LLC para construir linhas de transmissão elétrica offshore e onshore, cofres de transmissão subterrânea e uma estação de conversão. De acordo com G.L. c. 164, § 72, o Siting Board aprova, sujeito às condições estabelecidas abaixo, a petição da SouthCoast Wind Energy LLC para uma determinação de que as linhas de transmissão propostas são necessárias, servem a conveniência pública e são consistentes com o interesse público. De acordo com G.L. c. 40A, § 3, o Siting Board CONCEDE isenções de zoneamento individuais e abrangentes dos Estatutos de Zoneamento da Cidade de Somerset em conexão com as instalações de transmissão propostas, conforme descrito aqui.

I. INTRODUÇÃO

A. Descrição do Projeto Proposto

A SouthCoast Wind Energy LLC ("SCW" ou a "Empresa")¹ propõe a construção de uma série de geradores de turbinas eólicas offshore e plataformas de subestações offshore (coletivamente, a Wind Offshore Generating Facility, "OGF") a serem localizadas em águas federais (Exh. SW-1, em 1-1, 1-3).

O plano da empresa é que até 1.200 megawatts ("MW") do OGF sejam entregues à rede elétrica em um ponto de interconexão ("POI") localizado na península de Brayton Point, em Somerset, Massachusetts ("Brayton Point" ou "Península") (Exhs. SW-1, em 1-2, 1-3; SW-3, em 1-2 & n.1, 2, 4, 6). O POI e área circundante são a localização do antigo Brayton Point

¹ A empresa operava sob o nome "Mayflower Wind Energy LLC" (Exhs. SW-3, em 1; SW-4, em 1; SW-5, em 1). Por carta datada de 1 de fevereiro de 2023, o advogado da Empresa informou o Siting Board e a lista de serviços de que o seu nome tinha sido alterado para "SouthCoast Wind Energy LLC." Quando as Petições foram apresentadas, a Empresa constituiu uma joint venture entre a Shell New Energies US LLC e a Ocean Winds North America LLC ("Ocean Winds") (Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); SW-3, em 3). A própria Ocean Winds é uma joint-venture entre a EDP Renováveis e a ENGIE (Exh. SW-3, em 3). Por carta de 22 de março de 2024, o advogado da Companhia informou ao Diretor Presidente que a SCW agora é totalmente detida pela Ocean Winds.

Central elétrica, uma instalação de geração a carvão e petróleo desativada em 2017 (Exh. SW-1, em 3-3, 3-4). Nestes processos consolidados, a Companhia busca a aprovação do Siting Board para a parte das linhas de transmissão, uma estação de conversão e infraestrutura relacionada que ficaria dentro da Commonwealth (Exhs. SW-1, em 1-2, 1-3; SW-3, em 1-4).^{2º}

A Empresa está buscando a aprovação da seguinte infraestrutura que é jurisdicional para Massachusetts: (1) dois cabos de energia de exportação offshore de corrente contínua de alta tensão ("HVDC"), cada um avaliado em aproximadamente 320 kilovolts ("kV") e cabeamento de comunicações associado instalado sob as águas de Massachusetts (juntos "Cabos de Exportação Offshore"); (2) um local de desembarque em Brayton Point com abóbadas de transição subterrâneas onde os Cabos de Exportação Offshore entrariam em terra; 3) Dois cabos de alimentação subterrâneos CCAT em terra, também classificados em cerca de 320 kV, desde o landfall até à estação de conversão ("Onshore Cables"); (4) uma nova estação de conversão localizada na parte central do local de Brayton Point que converteria a potência HVDC de 320 kV em corrente alternada de alta tensão de 345 kV ("HVAC") ("Estação Conversora") para transmissão ao POI de Brayton Point; e (5) seis cabos subterrâneos de alimentação HVAC de 345 kV que interligariam a Estação Conversora às instalações de transmissão de 345 kV existentes no POI ("Grid Interconnection") (Exh. SW-1, em 5-54). A Companhia também propõe uma Variação Notada, um aprimoramento (descrito abaixo) que poderia facilitar a potencial entrega futura de mais 1.200 MW da área de arrendamento offshore da SCW – para um total de 2.400 MW (Exh. SW-3, em 8-9).

Juntos, os Cabos de Exportação Offshore (com a Variação Notada), os Cabos Onshore, a Estação Conversora e a Interconexão de Rede constituem o "Projeto". A New England Power Company d/b/a National Grid ("National Grid") seria responsável por quaisquer atualizações ou modificações necessárias ao POI, que é uma subestação de 345 kV existente em Brayton Point de propriedade e operada pela National Grid (Exh. SW-1, aos 110).

² O Siting Board não revisou o OGF (incluindo o conjunto de turbinas, equipamentos relacionados e uma parte da linha de transmissão), pois ele estaria localizado em águas federais e, portanto, está sujeito à jurisdição federal e revisão. Além disso, o Siting Board não revisou a parte das instalações de transmissão que seriam localizadas em Rhode Island; estes estarão sujeitos à jurisdição e revisão de Rhode Island.

O local da propriedade Brayton Point para o Projeto é de aproximadamente treze acres de terra arrendada, aproximadamente dez acres dos quais seriam ocupados pela estação de conversão em terra e

3,3 acres pelas baías de juntas de transição ("TJB"), banco de dutos subterrâneos em terra e abóbadas de emenda (Exhs. SW-6, em 3-3, e Att. P, em 4; ver também, Company Brief em 13, 172). A Empresa, através de uma subsidiária integral, celebrou uma Opção de Arrendamento Terrestre com a Brayton Point LLC para esta propriedade (RR-EFSB-25)(1)(Confidencial).³ O OGF está localizado a cerca de 51 milhas náuticas ao largo de Brayton Point em Somerset (Exh. SW-1, em 2-6).⁴ Não existe infraestrutura elétrica que sirva as águas federais onde seria construído o OGF (Exh. SW-1, em 2-6). Os Cabos de Exportação Offshore seguiriam um corredor de cabos de exportação offshore ("OECC") passando pelas águas federais e de Rhode Island e fazendo um landfall inicial na Ilha Aquidneck em Rhode Island (Exh. SW-1, em 1-2 a 1-5, 1-7 a 1-10).⁵ A OECC entraria nas águas de Massachusetts a sudoeste de Brayton Point, na Baía de Mount Hope (Exh. SW-1, em 3-5). A Companhia forneceu duas rotas alternativas pelas quais o Cabo de Exportação Offshore se aproximaria de Brayton Point, faria landfall e continuaria em terra até o POI (Exh. SW-1, em 4-22).⁶

A rota preferida da empresa, chamada Lee River Route (veja a Figura 2 abaixo), prossegue a nordeste das águas de Rhode Island por aproximadamente 2,1 milhas através da Baía Mount Hope e

³ Os termos desta opção são confidenciais nos termos de uma decisão do Presidente datada de 25 de junho de 2024.

⁴ A Companhia planeja desenvolver instalações de geração offshore nesta área de arrendamento que seriam capazes de gerar 2.400 MW (Exh. SW-1, em 1-1).

⁵ Partes da rota do Cabo de Exportação Offshore também passam por águas e terra de Rhode Island. O Rhode Island Energy Facilities Siting Board está revisando suas instalações jurisdicionais em seu próprio processo: Rhode Island Energy Facilities Siting Board SB-2022-02 (Exh. EFSB-G-10(S2)).

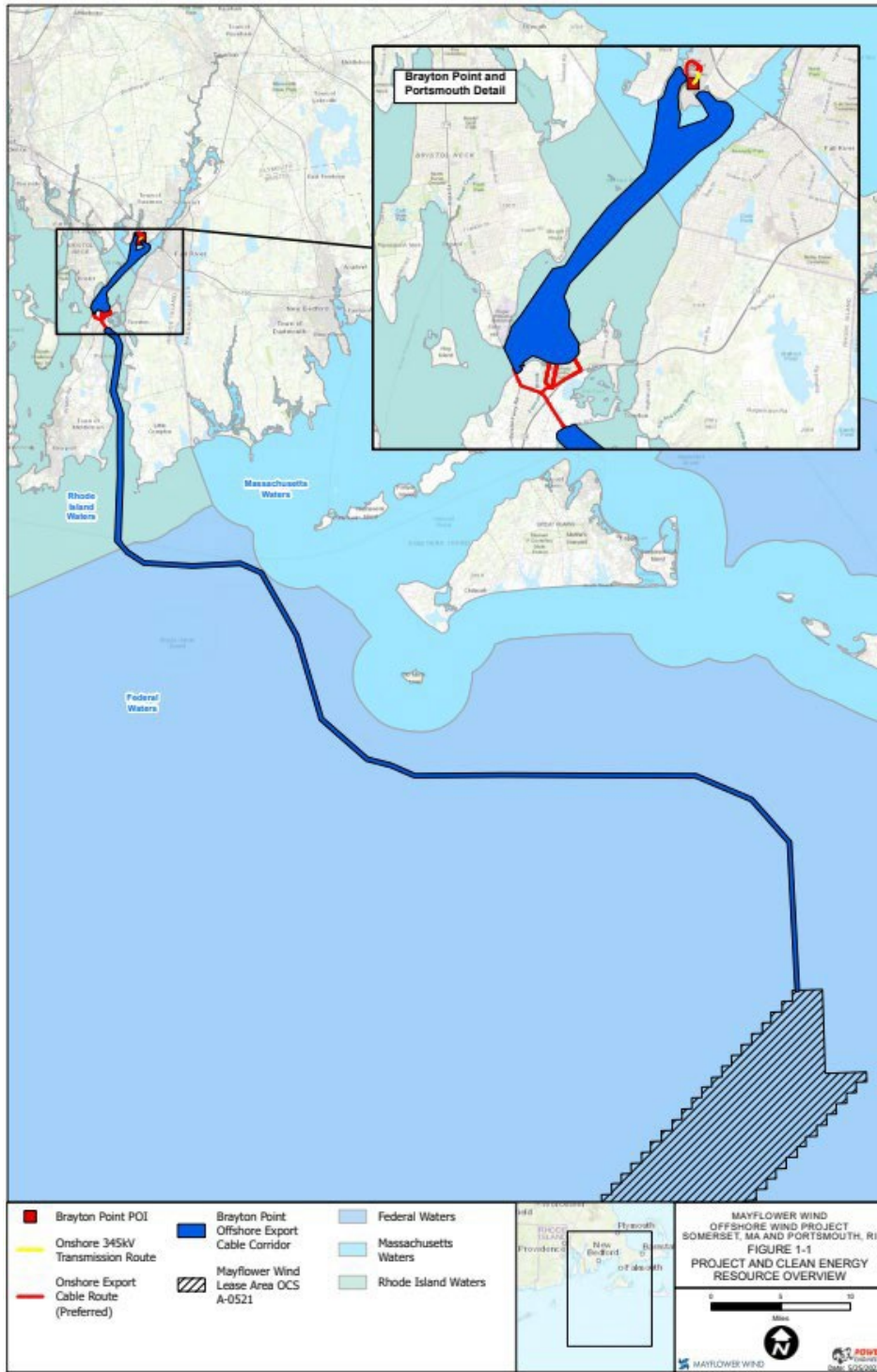
⁶ O Siting Board tem jurisdição apenas sobre os aspetos do Projeto localizados na

Commonwealth ou dentro das águas do estado de Massachusetts (Exh. SW-1, em 1-1; 1-3, 1-4; Resumo da Empresa em 7). O OECC passaria pelas águas federais e de Rhode Island, faria um landfall intermediário em Aquidneck Island, em Rhode Island, e prosseguiria pelas águas de Massachusetts (Exh. SW-1, em 1-2 a 1-5, 1-7 a 1-10). O Rhode Island Energy Facilities Siting Board tem jurisdição sobre as partes do Projeto localizadas dentro desse estado (Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-G-10(S2)).

entra na foz do rio Lee a oeste de Brayton Point (Exhs. SW-1, em 3-5; SW-4, aos 11; ver também, Figura 1, infra). Usando esta rota, os Cabos de Exportação Offshore fariam landfall no lado ocidental da Península (Exhs. SW-1, em 3-5; SW-4, aos 11; ver também, Figura 1, infra). A Rota Alternativa Percebida da Companhia, chamada de Rota do Rio Taunton, prossegue a nordeste das águas de Rhode Island por aproximadamente 2,4 milhas através da Baía do Monte Hope e entra na foz do rio Taunton a leste de Brayton Point (Exhs. SW-1, em 3-6; SW-4, aos 11; ver também, Figura 1, infra). Usando esta rota, os cabos de exportação offshore fariam landfall no lado oriental da Península (Exh. SW-1, em 3-6; SW-4, aos 11; ver também, Figura 1, infra).

A partir do landfall, os Cabos Onshore percorreriam aproximadamente 0,6 milhas de comprimento ao longo da Rota do Rio Lee (para a Rota Preferencial da Empresa), e 0,4 milhas de comprimento ao longo da Rota do Rio Taunton (para a Rota Alternativa Notada) até a Estação Conversora (Exh. SW-1, em 1-8, 1-12, 3-5, 3-6). Os Cabos Onshore entrariam no local da Estação Conversora pelo oeste ou pelo canto sudeste; a Interconexão de Rede de 0,2 milha sairia do local da Estação Conversora do canto sudeste, conectando-se à subestação da Rede Nacional POI e ao sistema de transmissão regional (Exh. SW-1, em 1-10; 3-11).

Figura 1. Visão geral do projeto.



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

Figura 2. Visão detalhada da abordagem offshore alternativa preferida e notada da empresa, landfall e rotas onshore.



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

A Variação Percebida facilitaria a entrega de mais 1.200 MW de geração offshore futura, instalando condutas sobressalentes nos landfalls e porções de cabos onshore da Rota Preferencial da Empresa e da sua Rota Alternativa Percebida (Exh. SW-1, em 1-1). Estas condutas seriam capazes de acomodar um circuito adicional, composto por dois cabos de alimentação e cabeamento de comunicações associado (Exhs. SW-1, em 1-1 n.1, 5-2; SW-3, aos 9). Duas condutas adicionais (sobressalentes) de perfuração direcional horizontal ("HDD") seriam construídas em terra, o que exigiria duas fossas de saída adicionais (Exhs. SW-1, em 1-1 n.1; SW-3, aos 9). A principal diferença entre o Projeto e a Variação Percebida é o tamanho físico da infraestrutura subterrânea (Exh. SW-1, em 4-19).

A empresa também está buscando várias isenções individuais do Estatuto de Zoneamento de Somerset (Exh. SW-4, em 22-36). A Companhia afirma que essas isenções são necessárias para construir e operar o Projeto (Exh. SW-4, em 25-36). Além disso, a empresa está buscando um

isenção abrangente de zoneamento do funcionamento do Estatuto do Zoneamento de Somerset (Exh. SW-4, em 36-41).

B. Ações relacionadas

1. MEPA e BOEM Environmental Review

O Projeto e a infraestrutura relacionada consistem em componentes localizados tanto nas águas federais e da Commonwealth, bem como em terra firme dentro da Commonwealth (Exhs. SW-6, no 1-1, 1-2; SW-7, em 1, 2). Portanto, o Projeto e a infraestrutura relacionada estão sujeitos a revisão ambiental pelo Bureau of Ocean Energy Management ("BOEM"), sob a Lei Nacional de Política Ambiental ("NEPA"), e pelo Massachusetts Environmental Policy Act ("MEPA") Office (Exhs. SW-1, em 6-4 n.12, 6-5). Ver também, Park City Wind LLC, EFSB 20-1/D.P.U. 20-56/20-57, em 5 (2023) ("Park City Wind"); Vineyard Wind LLC, EFSB 17-05; D.P.U. 18-18/18-19, às 8 (2019) ("Vento da Vinha").

A BOEM atua como a principal agência federal de licenciamento para projetos de energia eólica e coordena outras revisões de agências federais (Exhs. SW-1, em 6-4; EFSB-W-19). Veja Park City Wind em 5. Além do BOEM, as agências federais que analisam o Projeto e a infraestrutura relacionada incluem o Serviço Nacional de Pesca Marinha ("NMFS"), o Serviço de Pesca e Vida Selvagem dos Estados Unidos ("USFWS"), a Agência de Proteção Ambiental dos EUA ("EPA"), o Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos ("USACE"), a Guarda Costeira dos Estados Unidos ("USCG") e o Bureau of Safety and Environmental Enforcement (Exhs. SW-1, em 6-4 n.12; EFSB-W-19).

A BOEM tem jurisdição sobre os ativos localizados em águas federais de acordo com o Outer Continental Shelf Lands Act ("OCSLA"), 43 U.S.C. §§ 1131 et seq. (Exh. EFSB-W-19 & n.1). Veja também, Park City Wind at 5. A OCSLA autoriza o Secretário do Interior a celebrar contratos de arrendamento de terrenos submersos na Plataforma Continental Exterior (Exh. SW-8, em 1-6; e 3.6.6-1).⁷

⁷ A Lei de Política Energética de 2005, Lei Pública 109-58, alterou a OCSLA adicionando uma nova subseção 8(p) que autoriza o Secretário do Interior a emitir arrendamentos, servidões e direitos de passagem na Plataforma Continental Externa para atividades que "produzam ou apoiem a produção, transporte ou transmissão de energia de outras fontes que não petróleo e gás",

O BOEM, agindo no âmbito das competências que lhe foram delegadas, adjudicou à Companhia um contrato de arrendamento para a área offshore em que o OGF estaria localizado, tendo este arrendamento sido adjudicado em resultado de um leilão competitivo (Exhs. SW-1, em 2-7; SW-8, em 1-6; EFSB-N-4(S3) em 6 n.7). Embora a autoridade do BOEM sob a OCSLA se estenda apenas às atividades na plataforma continental externa, ele também usa a Declaração de Impacto Ambiental ("EIS") para abordar várias alternativas relacionadas a elementos offshore, nearshore e onshore do Projeto e infraestrutura relacionada (Exh. SW-8, em 2-1).^{8º}

Os regulamentos do BOEM exigem que o Plano de Construção e Operações ("COP") da Empresa descreva todas as instalações planejadas que o locatário construiria e usaria para o Projeto, incluindo instalações terrestres e de apoio e todas as servidões previstas do Projeto (Exh. SW-8, em 2-1). 30 QCR

§585.620. A empresa entrou com uma COP no BOEM em 15 de fevereiro de 2021 (Exh. EFSB-N-4(S3) na

6). Em 30 de agosto de 2021, 28 de outubro de 2021 e 16 de março de 2022, a SCW apresentou revisões e atualizações em sua COP e respondeu aos comentários ambientais e de engenharia da BOEM (Exh.

EFSB-N-4(S3) em 7). Em 1º de novembro de 2021, o BOEM publicou um Aviso de Intenção de Preparar um EIS para a revisão do SCW COP (Exh. EFSB-N-4(S3) em 7). O BOEM emitiu o DEIS para o Projeto em 13 de fevereiro de 2023 e completou um período de comentários públicos de 60 dias em 18 de abril de 2023 (Exhs. EFSB-G-19(S1); EFSB-G-10(S3)(1) em 18). Durante o período de comentários públicos, o BOEM realizou três reuniões públicas (Exh. EFSB-N-4(S1) em 7). A BOEM está a preparar a Declaração Final de Impacte Ambiental ("FEIS") para o projeto, a que se seguirá um Registo de

que incluem projetos de energia eólica (Exh. SW-8, em 1-6). O Secretário do Interior delegou esta autoridade ao BOEM (Exh. SW-8, em 1-6). Os regulamentos finais que implementam a autoridade para o arrendamento de energia renovável sob a OCSLA (30 C.F.R. § 585) foram promulgados em 22 de abril de 2009 (Exh. SW-8, em 1-6). Estes regulamentos também prescrevem a responsabilidade do BOEM para determinar se aprova, aprova com modificações ou reprova o Plano de Construção e Operações de um proponente (30 C.F.R. § 585.628) (Exh. SW-8, em 1-6).

⁸ Esta decisão usa o termo "SCW Energy Facility" para abranger todos os elementos da proposta de desenvolvimento da South Coast Wind, independentemente da jurisdição da agência, desde a matriz OFG em águas federais até o POI na subestação National Grid em Brayton Point.

Decisão ("ROD") (Exh. EFSB-N-4(S1) em 7). Até à data da presente decisão, o BOEM não emitiu o seu FEIS.⁹

As revisões ambientais federais e estaduais prosseguiram simultaneamente com a revisão do Projeto pelo Siting Board (Exh. SW-1, em 2-8, 6-3, 6-4 & n.12, 6-5). Em relação à revisão do MEPA, a Companhia apresentou um Formulário de Notificação Ambiental ("ENF"), um Projeto de Relatório de Impacto Ambiental ("DEIR"), um Relatório Final de Impacto Ambiental ("FEIR") e um FEIR Suplementar ("SFEIR") em 19 de agosto de 2022, 3 de fevereiro de 2023, 21 de julho de 2023 e 31 de outubro de 2023, respectivamente (Exhs. SW-6; SW-9; SW-11; SW-13; SW-14). O Secretário de Energia e Assuntos Ambientais ("Secretário") emitiu certidões sobre esses arquivos em 3 de fevereiro de 2023, 17 de julho de 2023, 10 de outubro de 2023 e 19 de dezembro de 2023, respectivamente (Exhs. SW-7; SW-10; SW-12; SW-15). A revisão do MEPA culminou com o certificado sobre o SFEIR, que concluiu que o SFEIR cumpre adequada e adequadamente o MEPA e os seus regulamentos de execução (Exh. SW-15, em 1).

Além do Siting Board, do Departamento de Serviços Públicos ("Departamento") e do MEPA, as agências de Massachusetts envolvidas na revisão do Projeto incluem o Departamento de Proteção Ambiental de Massachusetts ("MassDEP"), o Departamento de Transporte de Massachusetts ("MassDOT"), o Conselho de Recursos Arqueológicos Subaquáticos de Massachusetts ("BUAR"), a Divisão de Pesca e Vida Selvagem de Massachusetts ("MassWildlife") Programa de Patrimônio Natural e Espécies Ameaçadas ("NHESP"), a Comissão Histórica de Massachusetts ("MHC"), a Divisão de Pesca Marinha de Massachusetts ("DMF") e o Escritório de Gestão da Zona Costeira de Massachusetts ("CZM") (Exh. SW-1, em 6-6, 6-7). As agências locais com autoridade para revisar o projeto incluem a Somerset Conservation Commission, o Somerset Highway Department, o Somerset Select Board e a Swansea Conservation Commission (Exhs. SW-1, em 6-7; EFSB-N-4(S5)(2)).

⁹ De acordo com o Painel Federal de Licenciamento de Infraestrutura, a data de emissão mais recente do FEIS na COP é novembro de 2024, com o ROD em dezembro de 2024. https://www.permits.performance.gov/permitting-project/fast-41- Projetos_ abrangidos/Southcoast-Wind-Energy-LLC-Southcoast-Wind (acesso 19 de setembro de 2024).

2. Contratos de Compra de Energia

No momento em que a Companhia iniciou este processo, ela havia celebrado contratos de compra de energia de longo prazo ("PPAs") com empresas de distribuição elétrica de Massachusetts ("EDCs") para compra de até 1.200 MW de energia a ser produzida pelo Projeto (Exhs. SW-3, em 5-6; SW-1, em 2-4; EFSB-N-1(S1)(1) em 4). Em 5 de junho de 2023, a Companhia informou ao Siting Board e outras partes que pretendia encerrar esses PPAs (Exh. EFSB-N-1(S1)(1), em 4, 5). A empresa representou que os PPAs existentes não seriam "econômicos" devido à "inflação imprevista, cadeia de suprimentos e aumentos de custos de financiamento que afetam a indústria eólica offshore dos EUA" (Exh. EFSB-N-1(S1)). Portanto, afirmou a Companhia, a rescisão dos PPAs provavelmente seria a conduta "mais prudente" (Exh. EFSB-N-1(S1)). Apesar da intenção de encerrar os referidos PPAs, no entanto, a Companhia declarou que continuava comprometida com o desenvolvimento da geração de energia eólica offshore (Exh. EFSB-N-1(S1)(1) em 5, 6). A SCW declarou ainda que apresentaria propostas para a energia offshore na próxima ronda de licitações ao abrigo da Secção 83C do Capítulo 169 das Leis de 2008 ("Secção 83C") (Exh. EFSB-N-1(S1)(1) em 6-8).¹⁰ Entre 29 de agosto de 2023 e 1 de setembro de 2023, os EDCs de Massachusetts arquivados no Departamento celebraram acordos de rescisão relativos aos PPAs (Exh. EFSB-N-1(S3)). O Departamento aprovou os acordos de rescisão em 29 de setembro de 2023 (Exh. EFSB-N-1(S4)).

Em 3 de outubro de 2023, a Commonwealth de Massachusetts celebrou um memorando de entendimento ("MOU") com os estados de Rhode Island e Connecticut, que afirma que "os três estados juntos buscarão propostas de energia eólica offshore multiestaduais que expandiriam os benefícios para

¹⁰ O capítulo 169 das leis de 2008 intitula-se "Lei das Comunidades Verdes". A Lei das Comunidades Verdes foi alterada por: Global Warming Solutions Act, St. 2008, c. 298, § 6 (a/k/a Capítulo 21N, Climate Protection and Green Economy Act); a Lei da Diversidade Energética, St. 2016, c. 188; a Lei de Energia Limpa, St. 2018, c. 227; a Lei do Roteiro Climático, St. 2021, c. 8; e o Offshore Wind Act, St. 2022, c. 179 (Exhs. SW-1, em 6-3; EFSB-CPC-1; EFSB-CPC-2). A Lei das Comunidades Verdes introduziu o processo

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
de concurso previsto na Secção 83C. Ver também 220 CMR 23.01.

Página 13

a região" (Exh. EFSB-N-1(S4) em 4). A Commonwealth está coordenando com Connecticut e Rhode Island de acordo com o MOU na solicitação atual de energia eólica offshore.^{11°}

Em relação à atual rodada de licitações, em 2 de maio de 2023, o Departamento de Recursos Energéticos de Massachusetts ("DOER") emitiu um projeto de solicitação de propostas ("RFP") para até 3.600 MW de energia renovável a ser gerada por energia eólica offshore (Exh. EFSB-N1(S1)(1) em 6). Contratos a longo prazo para a produção de energia eólica offshore nos termos da secção 83C do capítulo 169 das leis de 2008, D.P.U. 23-42. Connecticut, Massachusetts e Rhode Island emitiram uma RFP multiestadual em outubro de 2023 (Exh. EFSB-N-1(S5)). Em 27 de março de 2024, a empresa apresentou propostas para Connecticut, Massachusetts e Rhode Island de acordo com esta RFP multiestadual (Exh. EFSB-N-1(S5)). Em 6 de setembro de 2024, Massachusetts selecionou 1.087 MW e Rhode Island selecionou 200 MW da oferta da SCW.¹² Os prazos atuais para as próximas etapas são 8 de novembro de 2024, para a execução de contratos de longo prazo, e 18 de dezembro de 2024, para a apresentação de contratos de longo prazo para revisão do Departamento.

3. Conselho de Localização de Instalações Energéticas de Rhode Island

A OECC passaria pelas águas federais e de Rhode Island e faria um landfall inicial em Aquidneck Island, em Rhode Island (Exh. SW-1, em 1-2 a 1-5, 1-7 a 1-10). O Rhode Island Energy Facilities Siting Board ("RI EFSB") está revisando a parte do Projeto a ser localizada nesse estado em seu próprio processo: RI EFSB SB-2022-02 (Exh. EFSB-G-10(S2)). Em 18 de julho de 2023, o RI EFSB emitiu uma ordem por escrito suspendendo o processo do SCW (Exhs. EFSB-G-10; EFSB-G-10(S2)). O despacho do RI EFSB suspende o processo até 1 de outubro de 2024, ou até que ocorram outras ações (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-offshore-vento-seleção-em-nova-inglaterra-história?>.

C. Histórico processual dos procedimentos da Siting Board

Em 27 de maio de 2022, a Companhia apresentou três petições à Diretoria e ao Departamento, cada uma relacionada ao Projeto. As três petições incluem: (1) uma petição de aprovação para construir o projeto proposto ("Petição para Construir") nos termos do G.L. c. 164, §69J, documentado como EFSB 22-04 (Exh. SW-3); (2) uma petição de aprovação para a construção de linhas de transmissão nos termos do G.L. c. 164, § 72 ("Petição da Seção 72"), documentada como D.P.U. 22-67 (Exh. SW-5); e ainda (3) uma petição pedindo isenções individuais e abrangentes do Estatuto de Zoneamento da Cidade de Somerset ("Petição de Zoneamento"), documentada como D.P.U. 22-68 (Exh. SW-4). As três petições em conjunto são designadas por «petições». Com as Petições, a Companhia apresentou simultaneamente um pedido de consolidação das Petições para revisão e decisão pela Junta de Administração. Em 5 de julho de 2023, o Presidente do Departamento, agindo nos termos do G.L. c. 164, § 69H(2), emitiu uma Ordem de Encaminhamento e Consolidação encaminhando a Petição da Seção 72 e a Petição de Zoneamento ao Siting Board para revisão e decisão juntamente com a Petição para Construir. Por conseguinte, o Siting Board conduziu um único processo de adjudicação e desenvolveu um único registo probatório relativamente às petições, documentado como EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68.

O Conselho de Administração orientou a Companhia a cumprir vários requisitos de notificação antes da audiência pública de comentários. De acordo com estes requisitos, a Empresa publicou o Aviso de Adjudicação e Audiência de Comentário Público ("Aviso") em duas semanas consecutivas no Fall River Herald News e no Somerset Spectator (Affidavit of Eric K. Runge, Esq., ¶ 8 e Anexo D) ("Runge Affidavit").¹³ Além disso, a empresa publicou cópias do aviso e das petições no seu sítio Web, que permaneceram disponíveis para consulta pública (Runge Affidavit ¶3). A Empresa também enviou cópias eletrônicas e impressas do Aviso ao Somerset

¹³ A análise da equipe do Siting Board dos dados demográficos relevantes do idioma determinou que não havia setores censitários a menos de 300 pés dos corredores de linha de transmissão propostos pelo Projeto e dentro de um quarto de milha da Estação Conversora proposta, com mais de cinco por cento da respetiva população que fala uma língua específica diferente do inglês e ainda falam inglês "menos do que muito bem". O Siting Board não recebeu quaisquer pedidos de serviços linguísticos adicionais. Por conseguinte, o Siting Board não exigiu que a SCW prestasse serviços de tradução ou interpretação linguística.

Gabinete do Secretário Municipal e à Biblioteca Pública de Somerset, solicitando que sejam afixados no site do Município e no Gabinete do Secretário Municipal até ao encerramento do período de comentários (Declaração Juramentada de Runge ¶ 4 e Anexo A). A Empresa enviou cópias impressas das Petições e seus anexos para o Gabinete do Secretário Municipal e para a Biblioteca Pública da Cidade com o pedido de que as Petições e anexos ficassem disponíveis para análise pública até que a Junta de Localização emita sua decisão final neste processo (Runge Affidavit ¶ 5). A Empresa também enviou cópias impressas do Aviso ao Secretário Municipal de Somerset, Departamento de Obras Públicas, Comissão de Conservação, Conselho de Zoneamento, Conselho de Planejamento e Conselho de Seleção, e aos Conselhos de Planejamento para as cidades de Swansea, Dighton, Berkley e Freetown e para a Cidade de Fall River (Runge Affidavit, ¶ 6). A Junta de Localização também instruiu a Companhia a enviar uma cópia do Aviso para: (1) abutters, proprietários de terrenos diretamente opostos em qualquer rua ou via pública ou privada, e abutters para abutters dentro de trezentos metros da Rota Preferida da Empresa (incluindo a Variação Notada) e da Rota Alternativa Notada (incluindo a Variação Notada); e (2) todos os proprietários de terras dentro de um quarto de milha dos limites de parcelas da Estação Conversora (Carta de 2 de setembro de 2022, do Diretor Presidente para o Conselho da Empresa em 2) ("Carta de Publicação"). Todos os avisos deveriam ser enviados aos proprietários conforme apareciam na lista de impostos mais recente, independentemente da cidade em que o imóvel está localizado; e o termo "proprietários" deveria incluir proprietários individuais de condomínios residenciais (Carta de Publicação em 2).

Além disso, a Empresa também foi instruída a enviar uma cópia do Aviso para: (1) todos os endereços de correio dos EUA (incluindo propriedades de aluguel) dentro de trezentos metros da Rota Preferida da Empresa (incluindo a Variação Notada) e da Rota Alternativa Percebida (incluindo a Variação Notada); e (2) todos os endereços de correio dos EUA (incluindo propriedades de aluguel) dentro de um quarto de milha dos limites de parcelas da Estação Conversora proposta (Carta de Publicação em 2). Para a Endereços de correio dos EUA, a Empresa foi orientada a identificar esses endereços através do MassGIS ou banco de dados semelhante (Carta de Publicação em 2). A empresa cumpriu estas diretivas (Runge Affidavit).

O Siting Board realizou uma audiência pública virtual de comentários no dia 11 de outubro de 2022 para receber comentários do público sobre o Projeto proposto. Na audiência pública de comentários ("PCH"), os moradores levantaram preocupações em relação aos campos

o Projeto geraria (PCH Tr. em 41-57). Um residente afirmou que haveria mais desenvolvimento industrial na Península e expressou preocupação com os impactos ambientais cumulativos e a necessidade de segurança adicional (PCH Tr. em 52). Outro morador fez perguntas sobre até que ponto a energia gerada pelo Projeto substituiria a energia gerada pelo uso de combustíveis fósseis, bem como detalhes sobre o financiamento do Projeto (PCH Tr. em 58-59). O Siting Board também solicitou comentários escritos sobre o Projeto. Um comentarista, residente em Rhode Island, opôs-se à Rota Preferida da Companhia porque atravessa as águas de Rhode Island. Outro comentarista apresentou um documento original de cinco páginas que pedia uma "reavaliação macro" do Projeto à luz do término dos PPAs pela Companhia, afirmando que havia um conflito entre a data da PCH e o prazo para enviar comentários a cinco estados (Massachusetts, Connecticut, Maine, New Hampshire e Rhode Island) sobre um Plano de Integração Eólica Offshore Modular proposto.

O Siting Board recebeu duas petições oportunas para intervir e cinco pedidos oportunos de estatuto de participante limitado. Em 18 de novembro de 2022, o Presidente emitiu uma decisão deferindo os pedidos de intervenção da cidade de Somerset e da National Grid. A decisão também concedeu status de participante limitado a uma entidade e quatro residentes individuais de Somerset: Commonwealth Wind LLC ("Commonwealth Wind"), Kathy Souza, Nicole McDonald, Patrick McDonald e Lloyd Mendes.

As partes emitiram várias rondas de pedidos de informação de 7 de abril de 2023 a 29 de junho de 2023. Estas incluem três rondas de pedidos de informação do Siting Board à Empresa; uma ronda de pedidos de informação do Município à Empresa; uma ronda de pedidos de informação da Empresa ao Município; e uma ronda de pedidos de informação da Siting Board à Cidade. A National Grid não propôs nenhuma descoberta.

Em 5 de junho de 2023, a Prefeitura apresentou seu depoimento direto pré-protocolado. Entre os que testemunharam por parte da cidade estavam Tim Turner, Agente de Conservação e Saúde da cidade, bem como vários moradores da cidade: Nancy Thomas, Nicole McDonald, Patrick McDonald, Kathleen Souza, Dr. Paul Healey e Peter Pelletier. Cada um dos moradores da cidade testemunhou apenas na sua qualidade individual de moradores da cidade e não como agente ou perito da cidade (Tr. 5, 808-809, 876-880). A National Grid não apresentou nenhum depoimento direto pré-arquivado.

A Junta Deliberativa realizou seis dias de audiências probatórias nos dias 18, 19, 20, 26, 27 e 7 de agosto de 2023. A Companhia apresentou dezesseis testemunhas para interrogatório, dez das quais trabalhavam para a Companhia: Kathleen Freeman, gerente sênior, licenciando e ambiental; Jennifer Flood, diretora de licenciamento; Daniel Hubbard, conselheiro geral; Kelly Smith, gerente de pacotes de transmissão em terra; Kelsey Perry, coordenadora de ligação com a comunidade; Timothy Reiher, gerente de pacotes de cabos de exportação e matriz; Lawrence Mott, gerente de desenvolvimento de transmissão; Eric Frazer, gerente de pacotes do sistema HVDC; Sam Asci, gestor das pescas; e Victor Mastone, arqueólogo sênior e ligação tribal. As outras testemunhas do SCW foram: Jamie Durand, gerente sênior de projetos ambientais da POWER Engineers; Andrea Wood, engenheira elétrica da POWER Engineers; Chris Hauck, gerente de projetos da POWER Engineers; Chris Long, diretor da Gradient Corp; Daniel Mendelsohn, diretor da Innovative Environmental Science; e Jennifer Ehrhardt, gerente de projetos de licenciamento aéreo e conformidade da AECOM.

O Município apresentou oito testemunhas para interrogatório. Além das cinco testemunhas que apresentaram depoimentos pré-apresentados, a cidade também apresentou depoimentos de Mark Ullucci, o administrador da cidade, Paul Healey e Peter Pelletier.

Mais de 300 peças foram inscritas no registo probatório. Estas exposições incluem as Petições e anexos da Empresa; os seus contributos para o PEPA, incluindo a ENF; o seu DEIR, FEIR e SFEIR; e os certificados de Secretário do EEE sobre a ENF, DEIR, FEIR e SFEIR. As exposições incluem ainda os documentos relacionados com o Projeto emitidos pelo BOEM como o DEIS, bem como as respostas do SCW e as respostas complementares aos pedidos de informação e registo da Direção e do Município (Company Brief at 37; Lista de Exposições do SCW em 11 de setembro de 2024).

Durante este processo, a Companhia apresentou sete moções pedindo tratamento protetivo de documento específico e uma moção buscando que os dados fossem protegidos como Informações Confidenciais de Infraestrutura de Energia ("CEII"). A Companhia apresentou sua moção CEII em 24 de abril de 2023, e o Diretor Presidente emitiu uma decisão em 19 de janeiro de 2024. A Companhia apresentou seus sete pedidos de tratamento protetivo nas seguintes datas: 27 de maio de 2022; 5 de junho de 2023; 24 de julho de 2023; Julho 27, 2023; 2 de agosto de 2023; 3 de novembro de 2023; e 16 de novembro de 2023. O Presidente emitiu uma única decisão, abordando cada moção separadamente, em 21 de junho de 2024.

Em 7 de julho de 2023, o Município apresentou uma Moção de Improcedência ou Suspensão do Processo ("Moção de Permanência"). Em sua Moção de Suspensão, a Prefeitura argumentou que a Junta de Siting deveria arquivar ou suspender o processo porque a Companhia havia repudiado seus PPAs (Moção de Permanência em 2-6). A empresa e o participante limitado Commonwealth Wind apresentaram oposições em 12 de julho de 2023. A Prefeitura apresentou resposta às oposições em 21 de julho de 2023. Em 26 de julho de 2023, a SCW apresentou uma resposta abordando os argumentos levantados pelo Município em sua resposta de 21 de julho. Uma decisão sobre a Moção de Suspensão é apresentada abaixo na Seção III.E.

Em 8 de agosto de 2023, o Presidente estabeleceu um cronograma de briefing, com briefings iniciais previstos para 3 de outubro de 2023 e briefings de resposta para 16 de outubro de 2023. Em 27 de setembro de 2023, as partes decidiram prorrogar o prazo para apresentação de petições por duas semanas ("Moção Conjunta de 27 de setembro"). Como fundamento, portanto, as partes declararam que estavam ativamente envolvidas na negociação de um Acordo com a Comunidade Anfitriã ("HCA") (Moção Conjunta de 27 de setembro em 1). O Presidente autorizou esta moção no mesmo dia. Em 12 de outubro de 2023, a Companhia e o Município apresentaram uma moção pedindo uma prorrogação de três semanas para a apresentação de petições, novamente representando que as partes estavam negociando um HCA. O Presidente também deu provimento a esta moção. Em 2 de novembro de 2023, as mesmas partes voltaram a apresentar um pedido conjunto de prorrogação de prazo de duas semanas para apresentação de petições para permitir a negociação de e HCA. O Presidente também deu provimento a esta moção. No dia 17 de novembro, a Câmara Municipal apresentou uma moção solicitando uma prorrogação de dois dias do prazo para apresentação de requerimentos, o que o Presidente também permitiu. Na moção de 17 de novembro, o conselheiro municipal representou que as negociações do HCA estavam em curso. Nenhum HCA foi arquivado no Siting Board.

Tanto a Companhia quanto a Prefeitura protocolaram as primeiras petições em 22 de novembro de 2023. A empresa apresentou um pedido de resposta em 6 de dezembro de 2023. Nem a National Grid nem nenhum dos participantes limitados submeteram um resumo.

A equipe do Siting Board emitiu uma cópia da Decisão Provisória em inglês, espanhol e português para todas as partes para revisão e comentário em 20 de setembro de 2024. Além disso, em 20 de setembro de 2024, a equipe do Siting Board emitiu uma cópia da Decisão Provisória sobre este assunto e um Aviso de Reunião do Conselho de Siting para todas as pessoas e entidades da lista de serviços, para organizações de base comunitária ("CBOs") e para os legisladores

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
estaduais da área em que o Projeto estaria localizado.

Página 21

As partes tiveram até 27 de setembro de 2024 para apresentar observações escritas. O Siting Board recebeu comentários escritos oportunos da Companhia, da Cidade de Somerset e da National Grid.

O Conselho de Administração realizou uma reunião pública híbrida, com interpretação simultânea em espanhol, português e crioulo cabo-verdiano, para apreciar a Decisão Provisória em 1 de outubro de 2024. O Siting Board ouviu comentários orais da empresa, da cidade de Somerset, da National Grid, de Nicole McDonald, Patrick McDonald, Kathleen Souza e Paul Healey sobre a decisão provisória. Após deliberação, o Conselho orientou o pessoal a preparar uma Decisão Final de aprovação das Petições, sujeita às condições, conforme estabelecido abaixo.

II. COMPETÊNCIA E NORMA DE REVISÃO NOS TERMOS DO G.L. C. 164, § 69J

G.L. c. 164, § 69J prevê que o Siting Board deve aprovar uma petição para construir uma instalação se o Siting Board determinar que a petição atende a certos requisitos, incluindo que os planos para a construção das instalações do requerente são consistentes com as políticas declaradas em

G.L. c. 164, § 69H, para fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth com um impacto mínimo no meio ambiente ao menor custo possível. De acordo com G.L. c. 164, § 69J, um candidato a projeto deve obter aprovação do Siting Board para a construção de instalações de energia propostas antes que quaisquer licenças de construção possam ser emitidas por outra agência estatal. Ver Cidade de Sudbury v. Energy Facilities Siting Board, 487 Mass. 737, 746-747 (2021) ("Cidade de Sudbury").

G.L. c. 164, § 69G define uma "instalação" para incluir, entre outras coisas, "uma nova linha de transmissão elétrica com uma classificação de projeto de 69 quilovolts ou mais e que tem uma milha ou mais de comprimento em um novo corredor de transmissão". Uma instalação de transmissão da Secção 69G também inclui "uma estrutura auxiliar que é parte integrante da exploração de qualquer linha de transmissão que seja uma instalação." G.L. c. 164, § 69G. Os Cabos de Exportação Offshore de Alta Tensão e os Cabos Onshore e Interligação à Rede propostos pela Empresa juntos seriam superiores a 69 kV, com mais de uma milha de comprimento, e correriam ao longo de novos corredores de transmissão (Exhs. SW-1, em 1-2; SW-3, em 3, 8). Além disso, as abóbadas de transição subterrâneas mar-terra propostas pela Companhia e a Estação Conversora são estruturas auxiliares que são partes integrantes da operação das instalações da linha de transmissão (Exhs. SW-1, em 1-2, 5-1; SW-3, aos 8). Portanto, os elementos do projeto

constituem, em conjunto, uma "instalação" sujeita a revisão do Siting Board nos termos da Secção 69J (Exhs. SW-1, em 1-2; SW-3, em 3, 8).^{14°}

O Siting Board exige que o candidato demonstre que a sua proposta cumpre os seguintes requisitos: (1) que são necessários recursos energéticos adicionais (ver Secção III, *infra*); (2) que, no cômputo geral, o projeto proposto é superior às abordagens alternativas em termos de fiabilidade, custo e impacto ambiental, bem como na sua capacidade para dar resposta às necessidades identificadas (ver Secção IV, *infra*); 3) Que o requerente ponderou uma gama razoável de alternativas práticas de localização de instalações e que as instalações propostas estão localizadas em locais que minimizam os custos e os impactos ambientais, assegurando simultaneamente um aprovisionamento energético fiável (ver secção V, *infra*); (4) que os impactos ambientais do projeto são minimizados e que o projeto alcança um equilíbrio adequado entre preocupações ambientais contraditórias, bem como entre impactos ambientais, custos e fiabilidade (ver secção VI, *infra*); e (5) que os planos de construção das instalações propostas são consistentes com as atuais políticas de saúde, proteção ambiental e uso de recursos e desenvolvimento da Commonwealth (ver Secção VII, *infra*).

III. NECESSIDADE DO PROJETO PROPOSTO

A. Padrão de revisão

De acordo com G.L. c. 164, § 69H, o Siting Board é responsável pela implementação de políticas energéticas para fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth com um impacto mínimo no meio ambiente ao menor custo possível. No cumprimento deste mandato estatutário no que diz respeito às propostas de construção de instalações de transmissão elétrica na Commonwealth, o Siting Board é obrigado a avaliar se há necessidade de

¹⁴ Quaisquer atualizações ou modificações na subestação existente da National Grid 345 kV para habilitar o POI para o Projeto seriam realizadas pela National Grid e foram descritas tanto pela Companhia quanto pela National Grid como não exigindo aprovações do Conselho de Localização ou do Departamento (Exhs. SW-1, em 1 10, 3-11; EFSB-G-4). A SCW sustenta que as modificações na subestação de 345 kV existente estão fora do escopo do Projeto e podem ser feitas pela National Grid sem necessidade de aprovação da Diretoria de Implantação ou Departamento (Exhs. SW-1, em 3-11; EFSB-G-4).

recursos de transmissão. O Siting Board analisa a necessidade de instalações de transmissão propostas para atender a confiabilidade, eficiência econômica ou objetivos ambientais. G.L. c. 164, §§ 69H, 69J.

Em 2005, o Siting Board estabeleceu o padrão de revisão que rege a construção proposta de instalações de transmissão no estado que interligariam à rede elétrica regional uma instalação de geração nova ou expandida. Ver Cape Wind Associates, LLC, and Commonwealth Electric Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 02-2, at 16-17 (2005) ("Cape Wind 2005 Decision").¹⁵ O Siting Board exige que o requerente que pretenda construir essa instalação de transporte demonstre: 1) que a rede de transporte existente é inadequada para interligar o gerador novo ou expandido e 2) que o gerador novo ou expandido é suscetível de estar disponível para contribuir para o abastecimento energético regional. Cape Wind 2005 Decisão em 16-17. Para mostrar que o gerador novo ou expandido é "provável que esteja disponível", a Siting Board desenvolveu padrões que variam de acordo com o status do gerador:

Se o gerador novo ou expandido existir, ou estiver em construção, a disponibilidade mostrada será considerada como tendo sido feita. Se o gerador estiver planejado e estiver sujeito à jurisdição do Siting Board, essa demonstração pode ser feita através da obtenção da aprovação do Siting Board para a instalação de produção. Se o gerador estiver planejado, e não sujeito à jurisdição do Siting Board, a exibição pode ser feita caso a caso com base em indicadores de progresso do projeto (por exemplo, progresso no licenciamento ou na obtenção de financiamento do projeto).

Cape Wind 2005 Decisão em 16-17. Veja também Park City Wind em 21-22; Vento da Vinha às 12.

¹⁵ O Siting Board declarou expressamente que "a fim de evitar qualquer confusão sobre a norma a ser aplicada em casos futuros, o Siting Board aproveita esta oportunidade para articular um único padrão de revisão para a necessidade de ser aplicado em todos os casos em que uma linha de transmissão é proposta para interligar a geração nova ou expandida. Esta nova norma deve ser suficientemente ampla para abranger tanto as linhas de transmissão que servem geradores sujeitos à jurisdição da Junta de Siting, como as linhas de transmissão que servem geradores que são demasiado pequenos para estarem sujeitos à nossa jurisdição, geradores que estão localizados noutro estado, ou geradores que estão localizados em território federal" (sublinhado nosso). Decisão Cape Wind 2005 aos 16.

B. Posição da Empresa

1. Empresa defende mudança no padrão de necessidade

A Companhia defende que o Siting Board altere seu padrão de revisão para necessidade neste processo e em todos os outros processos de conectores de transmissão eólica offshore (Company Brief aos 46; Exhs. SW-1, em 2-6; SW-3, aos 13; ver também Exh. SW-5, em 11-12 n.7 (Petição de Zoneamento)). A Companhia afirma que o padrão de necessidade poderia ser adequadamente aperfeiçoado e melhorado levando expressamente em consideração os requisitos de políticas públicas e as diretivas legislativas que impulsionam a necessidade de infraestrutura de transmissão para integrar recursos de geração de políticas públicas, especialmente eólica offshore, na rede regional (Exhs. SW-3, aos 13; SW-1, em 2-6; ver também Company Brief em 51). A Companhia afirma que tal refinamento da norma seria apropriado dadas as mudanças legislativas, incluindo mandatos de descarbonização, que ocorreram desde o desenvolvimento do padrão Cape Wind em 2005 (Exhs. SW-3, aos 13; SW-1, em 2-6). Por fim, a Companhia sugere que uma declaração afirmativa de que um PPA não é necessário para demonstrar a necessidade no momento da aprovação da localização ajudará a fornecer clareza e certeza ao processo de desenvolvimento e localização (Resumo da Empresa em 53).¹⁶

Em apoio à sua posição, a Companhia aponta para: (1) a atual norma da Decisão Cape Wind 2005 não exigir PPAs aprovados como pré-requisito para demonstrar a necessidade, mas sim, exigir alguma demonstração de indicadores de progresso no desenvolvimento da geração que contribuirá para o fornecimento regional de energia; (2) o estatuto regulador não exige PPA aprovados como pré-requisito; e (3) BOEM não exigindo um PPA ou acordo de compensação comercial semelhante como pré-requisito para aprovação (Company Brief em 52). A Companhia recomenda que, se o Siting Board quiser se precaver contra projetos especulativos que estão sendo construídos, poderá condicionar o início da "construção substancial" a: (1) a existência de um PPA ou acordo de offtake semelhante (como tem feito)

¹⁶ Em uma resposta sobre a moção da cidade para rejeitar ou suspender o processo, a empresa afirmou que nenhum desenvolvedor de grandes infraestruturas de energia começaria a construção sem ter todas as principais licenças e acordos de compensação aceitáveis em mãos (Empresa Surreply em 8, 9).

sugerido para o Projeto neste processo); e (2) a empresa obtendo um ROD da BOEM (Company Brief em 53, 60).

Finalmente, a Companhia solicitou que, se o Conselho de Administração incorporasse essas condições em sua decisão, que proporcionasse flexibilidade para a Companhia conduzir atividades preliminares de construção, como programação e implementação de trabalhos preparatórios com prazos de entrega longos (Company Brief at 60). A Empresa afirma que essas atividades preparatórias poderiam permitir que a Empresa iniciasse as atividades de construção pós-ROD prontamente e de acordo com a programação e as restrições aplicáveis de época do ano ("TOY") (Resumo da Empresa em 60).

2. Empresa afirma que o projeto é necessário

A Companhia argumenta que o Projeto atende ao padrão de revisão de necessidade do Siting Board articulado pela primeira vez na Decisão Cape Wind 2005. Em relação ao primeiro pino do padrão de necessidade do Cabo Eólico, a Companhia sustenta que o sistema de transmissão existente é inadequado para interligar o OGF para os 1.200 MW de capacidade do Projeto (Resumo da Empresa em 46). A Companhia enfatiza que não existem instalações de transmissão existentes que possam fornecer os 1.200 MW iniciais de capacidade do OGF para o sistema de transmissão regional em Brayton Point, muito menos a construção total de 2.400 MW prevista da área de arrendamento offshore da SCW (Company Brief em 46-47).

Em relação ao segundo ponto, a Companhia alega que a eletricidade produzida pelo OGF provavelmente estará disponível para contribuir com o fornecimento regional de energia (Company Brief em 47-48). A empresa argumenta que fez e está fazendo progressos significativos em seu licenciamento estadual e federal e continua a investir tempo e dinheiro significativos no Projeto e no OGF (Company Brief at 47). A empresa alega que satisfaz o segundo prong com base em requisitos de políticas públicas, estudos e previsões que mostram a necessidade do tipo de energia que o projeto produziria, e preocupações regionais de segurança energética no inverno para a Nova Inglaterra (Company Brief at 47).

A empresa, portanto, afirma que está bem posicionada para atender à necessidade urgente de energia limpa a partir de energia eólica offshore em Massachusetts e na região (Company Brief at 48).

A Companhia argumenta que a energia eólica produzida pelo OGF é suscetível de contribuir para as necessidades energéticas regionais, como evidenciado pelos seguintes indicadores específicos de progresso e seus compromissos com o desenvolvimento do Projeto:^{17,18}

- A empresa submeteu propostas para um projeto de 1.200 MW ao Pedido de Propostas multiestadual emitido por Connecticut, Rhode Island e Massachusetts em 27 de março de 2024 (Exhs. EFSB-N-4(S4); EFSB-N-1(S5)).¹⁹
- O BOEM emitiu o DEIS para o Projeto em 13 de fevereiro de 2023 e completou um período de comentários públicos de 60 dias em 18 de abril de 2023 (Exhs. EFSB-G-19(S1); EFSB-G-10(S3)(1) aos 18). Além disso, o USFWS concluiu sua Consulta da Lei de Espécies Ameaçadas com o BOEM em 1º de setembro de 2023 (Exh. SW-13), e o NMFS está atualmente conduzindo uma Consulta da Lei de Espécies Ameaçadas com o BOEM, com conclusão prevista para 7 de novembro de 2024.
- A Companhia apresentou outros pedidos de licenciamento federal em 2022 e 2023, incluindo o pedido de Regulamento de Tomada Incidental junto ao NMFS, com autorização que entraria em vigor de 1º de abril de 2027 a 31 de março de 2032²⁰; a Licença Aérea da Plataforma Continental Exterior junto da EPA, com decisão/aprovação final prevista para 25 de fevereiro de 2025;²¹ e a Secção 10/Secção 404 Autorização Individual com a USACE, com

¹⁷ O site do BOEM também fornece atualizações sobre os marcos do projeto: <https://www.boem.gov/renewable-energy/state-activities/southcoast-wind-formerly-Mayflower-Vento>.

¹⁸ Este painel de permissão é outra fonte de atualizações sobre os marcos do projeto: <https://www.permits.performance.gov/permitting-project/fast-41-covered- projetos/southcoast-wind-energy-llc-southcoast-wind>.

¹⁹ Em 6 de setembro de 2024, os governadores de Massachusetts e Rhode Island anunciaram que selecionaram a oferta da empresa para 1.087 MW em Massachusetts e 200 MW em Rhode Island. A empresa está negociando contratos com empresas de distribuição elétrica em Massachusetts, que serão protocolados na DPU para revisão.

²⁰ <https://www.federalregister.gov/documents/2024/06/27/2024-13770/takes-of-marine-mamiferos-incidentais-a-atividades-especificadas-tomando-mamiferos-marinhos-incidentais-ao->.

²¹ <https://www.permits.performance.gov/proj/southcoast-wind-energy-llc-southcoast-Vento/Outer-Continental-shelf-ocs-air-permit>.

verificação/decisão antecipada em 27 de março de 2025²² (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1) em 19; EFSB-N-4(S1) em 7).

- A empresa está buscando ativamente o desenvolvimento do Projeto e da OGF e orçou aproximadamente US\$ 100 milhões para despesas de desenvolvimento em 2023 (Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-N-1(S2)(1)). A empresa acrescentou que tinha mais de 75 funcionários em tempo integral dedicados exclusivamente ao desenvolvimento de projetos/OGF (Exh. EFSB-N-1(S1)(1); Resumo da Empresa aos 49). A Companhia contratou o Woods Hole Oceanographic Institute ("WHOI") para conduzir uma análise de exposição econômica pesqueira - datada de 16 de novembro de 2023²³ - para ajudar nas discussões em curso da Empresa com o Conselho de Gestão de Recursos Costeiros de Rhode Island ("CRMC") e Massachusetts DMF e CZM (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1); EFSB-N-1(S2)(1) em 12; Resumo da Empresa aos 50). A Companhia também concluiu estudos geotécnicos, geofísicos e bentônicos que mobilizaram 17 embarcações e empregaram 925 pessoas (Exh. EFSB-N-4(S1) em 8). De acordo com a SCW, este esforço resultou em 32.103 acres quadrados de fundo marinho mapeado e investimentos financeiros substanciais relacionados na ciência marinha (Exhs. EFSB-N-4(S1) em 8; EFSB-G-10(S3)(1) em 20; Resumo da Empresa aos 50).
- A empresa garantiu direitos de interconexão no sistema de transmissão regional em Brayton Point com direitos de terra de apoio a um custo financeiro "significativo" (Exhs. FEEF-G-10(S3)(1) aos 19; EFSB-N-4(S1)). A SCW acrescentou que a interconexão neste local permitiria que o Projeto fornecesse energia para centros de carga "chave", incluindo no sudeste de Massachusetts, Boston e Rhode Island (Exhs. EFSB-G-10(S3)(1) em 19; EFSB-N-4(S1)). A Companhia celebrou um contrato de Upgrade de Transmissão Eletiva com a National Grid, com marcos para a construção de instalações relacionadas à interconexão (Exhs. FEEF-G-10(S3)(1) em 20; EFSB-N-4(S1) em 6; Resumo da Empresa em 49).
- A Empresa tem a opção de arrendar o local do Projeto em Brayton Point (RR-EFSB-25).
- A Companhia recebeu um certificado em seu SFEIR do Secretário em 15 de dezembro de 2023. O SFEIR abordou as modificações do Projeto que mitigariam ainda mais os impactos e respondeu ao feedback dos reguladores estaduais e funcionários municipais (Resumo da Empresa em 49).
- A empresa apresentou sua revisão de consistência federal ao CRMC, e seu pedido de Certificado de Qualidade da Água e Dragagem Marinha junto ao Departamento de Gestão Ambiental de Rhode Island (Exh. EFSB-N-4(S4)) em 8; Resumo da Empresa aos 50).

²² <https://www.permits.performance.gov/permitting-project/fast-41-covered-projetos/southcoast-wind-energy-llc-southcoast-wind>.

²³ http://www.crmc.ri.gov/windenergy/southcoast/SCW_FisheriesEconExposureAnalysis_231116.pdf.

- Em 20 de dezembro de 2023, a SCW apresentou seu Pedido combinado de Licenças/Permissões para o Capítulo 91 Hidrovias e Certificação Estadual de Qualidade da Água (Exh. EFSB-N-4(S4) em 16, 17).
- Em janeiro de 2024, a SCW concluiu o Relatório de Amostragem e Análise de Sedimentos do Projeto para a Certificação de Qualidade da Água Massachusetts 401 (Exh. EFSB-N-4(S4)(1)). A Companhia sustenta que este relatório apoia a avaliação de impacto na qualidade da água para a Certificação da Qualidade da Água (Exh. EFSB-W-21).
- Em 24 de abril de 2024, a SCW emitiu aviso público sobre a aplicação de hidrovias do Projeto para construir e manter cabos submarinos e realizar dragagens associadas à instalação dos cabos em Brayton Point em Somerset e Swansea (Exh. EFSB-N-4(S4) em 17). O período de comentários públicos foi aberto por 30 dias e encerrado em 24 de maio de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S4) em 17).
- Em 7 de maio de 2024, o MassDEP emitiu a Certificação de Qualidade da Água 401, determinando que há garantia razoável de que o projeto ou atividade, conforme aqui condicionado, será conduzido de forma a não violar as normas de qualidade da água aplicáveis (314 CMR 4.00) e outros requisitos da lei estadual (Exh. EFSB-N-4(S4) em 17).
- Em 8 de março de 2024, a SCW apresentou o Swansea Wetlands Notice of Intent ("NOI") (DEP SE 072-1812). Em 15 de março de 2024, a SCW apresentou o Aviso de Intenção Somerset Wetlands (DEP SE 070-0548). A Comissão de Conservação de Swansea realizou sua primeira audiência em 25 de março de 2024, aprovou o Aviso de Intenção em 12 de agosto de 2024 e emitiu uma Ordem de Condições em 27 de agosto de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S5)(2)).²⁴ A Comissão de Conservação de Somerset realizou sua primeira audiência em 22 de abril de 2024, aprovou o Aviso de Intenção em 29 de agosto de 2024 e emitiu um Despacho de Condições em 9 de setembro de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S5)(2)).
- Em 31 de maio de 2024, a SCW e a CZM celebraram um Memorando de Acordo ("MOA") relativo ao Fundo de Mitigação Compensatória da Pesca de Massachusetts e à Contribuição para o Fundo de Inovação da Pesca de Massachusetts (Exh. EFSB-N-4(S4) em 18).
- Em 10 de setembro de 2024, o MassDEP emitiu um Projeto de Licença de Hidrovias do Capítulo 91 (EFSB-N-4(S5)(3)).

A SCW afirma que os requisitos de políticas públicas e os estudos e previsões relacionados que exigem geração de energia limpa nova ou expandida fornecem suporte adicional para a necessidade do projeto (Resumo da Empresa

24

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

aos 55). A Empresa apontou os seguintes requisitos de política pública de Massachusetts como particularmente relevantes (ver Seção III.B.1, acima) (Resumo da Empresa em 55):

- An Act Driving Clean Energy and Offshore Wind (St. 2022, c. 179) ("Lei de Energia Limpa"): A Lei de Energia Limpa codificou a meta da Commonwealth de adquirir 5.600 MW de energia eólica offshore até 2027. A empresa alega que a Lei de Energia Limpa e a Seção 83C da Lei das Comunidades Verdes (St. 2008, c. 169) orientam os EDCs a solicitar propostas para a geração de energia eólica offshore mostram que a energia eólica offshore é importante e aceita pela Commonwealth (Company Brief at 55-56).
- An Act Creating a Next-Generation Roadmap for Massachusetts Climate Policy (St. 2021, c. 8) ("Roadmap Act"): O Roadmap Act estabelece uma meta estadual de emissões líquidas zero de gases de efeito estufa ("GEE") até 2050 (Company Brief at 56). De acordo com a SCW, os mandatos e estudos do Roadmap Act apontam para a energia eólica offshore como um caminho crítico para alcançar esse objetivo (Company Brief at 56).
- Global Warming Solutions Act (2008) ("GWSA"): A GWSA determina que a Commonwealth reduza as emissões de GEE entre 10% e 25% em relação aos níveis de 1990 até 2020 e em pelo menos 80% em relação aos níveis de 1990 até 2050 (St. 2008, c. 298). De acordo com a empresa, o principal impulsionador para projetos eólicos offshore na região é sua capacidade de fornecer energia renovável de carbono zero que fornecerá energia a granel econômica, como refletido no GWSA (Exh. VW-1 em 1-5).
- Em um relatório publicado pelo Massachusetts Office of Climate Innovation and Resilience, Recommendations of the Climate Chief, a energia eólica offshore é designada como uma fonte chave de geração de energia para a Commonwealth que é urgentemente necessária para responder às mudanças climáticas (Company Brief at 56, citando Exh. EFSB-N-4(S3)(1)).
- Net Zero Requirement: A empresa argumenta que a energia eólica offshore é fundamental para alcançar a meta política da Commonwealth de emissões líquidas zero de GEE até 2050 (Company Brief at 57). No Plano de Energia Limpa e Clima de Massachusetts para 2050 ("2050 CECP"), a Commonwealth declarou que a energia eólica offshore "será uma pedra angular do fornecimento de energia de Massachusetts nas próximas três décadas, até 2050, permitindo que a Commonwealth atenda à sua demanda de energia descarbonizada enquanto sustenta o crescimento econômico". A Empresa alega que o Projeto está bem posicionado para contribuir para o fornecimento de energia descarbonizada em Massachusetts devido ao estágio avançado de licenciamento do Projeto, ao compromisso financeiro significativo da Empresa com o Projeto até agora e à experiente equipe da Empresa apoiando o Projeto (Resumo da Empresa em 57).

Além desses requisitos de políticas públicas, a Companhia sustenta que a necessidade do Projeto é demonstrada por estudos e previsões que ilustram a necessidade de energia eólica offshore (Resumo da Empresa em 57):

- Commonwealth of Massachusetts, Energy Pathways to Deep Decarbonization (dezembro de 2020): De acordo com a SCW, o relatório observou que um dos principais caminhos para a Commonwealth atingir o Requisito Net Zero é através da energia eólica offshore (Company Brief at 57).
- Brattle Group: Achieving 80% GHG Reduction in New England by 2050 (setembro de 2019): A SCW afirmou que o relatório mostrou que "entre 2019 e 2050, entre 3,5 GW e 6,6 GW de capacidade renovável, incluindo 2-5 GW de energia solar e 2-3 GW de eólica, precisarão ser adicionados a cada ano em média" (Company Brief em 57-58).
- ISO-NE, NEPOOL 2021 Economic Study: Future Grid Reliability Study Phase 1 (29 de julho de 2022): Um relatório prevendo que grandes quantidades de energia eólica offshore serão construídas em resposta aos requisitos de políticas públicas e será uma característica integral da futura rede na Nova Inglaterra (Company Brief at 58).
- The Analysis Group, Pathways Study: Evaluation of Pathways to a Future Grid (abril de 2022): Uma análise de atualizações e impactos do sistema associados a grandes quantidades de energia renovável introduzidas na rede, um cenário que permitiria aos estados da Nova Inglaterra cumprir as metas de descarbonização. A análise assume que grandes quantidades de energia eólica offshore serão construídas em resposta aos requisitos de política pública e será uma característica integral da futura rede na Nova Inglaterra (Company Brief at 58).
- ISO-NE, Operational Impact of Extreme Weather Events (14 de novembro de 2023): Um estudo probabilístico de adequação energética que examina os riscos para a segurança energética da futura rede devido a condições meteorológicas extremas. O estudo reconhece a importância da energia eólica offshore para ajudar a proporcionar segurança energética no inverno, à medida que o sistema evolui de acordo com os requisitos das políticas públicas. O estudo conclui que "[a]s adições de BTM e energia fotovoltaica em escala de utilidade, eólica offshore e importações incrementais do NECEC [New England Clean Energy Connect] são críticas para... [mitigar] os riscos de escassez de energia que resultam de reformas significativas do crescimento da carga no inverno" (Company Brief at 58).
- ISO-NE, Economic Planning for the Clean Energy Transition Pilot Study (apresentação mais recente, 18 de outubro de 2023): Modela a futura rede da Nova Inglaterra com o pressuposto, entre outros, de que grandes quantidades de energia eólica offshore instalada atenderão aos requisitos de política pública dos estados da Nova Inglaterra (Company Brief at 58).
- ISO-NE, 2050 Transmission Study (apresentação mais recente, 18 de outubro de 2023): Examina a necessidade de transmissão na Nova Inglaterra, com base no pressuposto de que os requisitos atuais de política pública dos estados da Nova Inglaterra em relação à descarbonização e fornecimento de energia limpa serão atendidos (Company Brief at 58-59).
- Departamento de Energia dos Estados Unidos, Roadmap to Accelerate Offshore Wind Transmission and Improve Grid Resilience and Reliability (setembro de 2023): Fornece um abrangente

plano de ação para "catalisar a energia eólica offshore, fortalecer a cadeia de abastecimento doméstica e criar empregos sindicais bem remunerados" como parte de um esforço mais amplo para desenvolver 30 GW de energia eólica offshore até 2030 (Company Brief at 59).

3. Variação notada

A SCW propõe uma variação de projeto para o Projeto, referida como Variação Notada, que poderia fornecer uma potencial entrega futura expandida de energia eólica offshore, autorizando o aumento de valas e condutas sobressalentes do landfall para a estação conversora HVDC para acomodar um circuito HVDC adicional de 1.200 MW no futuro – para um total de 2.400 MW (Exh. SW-1, em 1-1). A Companhia está buscando a aprovação da Variação Percebida para sua Rota Preferida ou para a Rota Alternativa Percebida (Exh. SW-1, em 1-1). A Variação Percebida não é um pedido de aprovação de um cabo de exportação adicional ou de uma estação conversora adicional, mas, em vez disso, é um pedido para construir a infraestrutura onshore necessária para acomodar mais facilmente cabos de exportação adicionais no futuro (Resumo da Empresa em 109). Especificamente, duas condutas adicionais (sobressalentes) de HDD seriam construídas em terra, o que requer dois poços de saída adicionais (Exh. SW-1, em 1-1 n.1, 4-19). Os custos incrementais da Variação Percebida seriam pagos exclusivamente pela Empresa (Exh. EFSB-RS-7). A Companhia sustenta que a construção da Variação Percebida em conjunto com o Projeto proporcionaria economia de custos a longo prazo e reduziria os impactos ambientais de obras separadas no futuro (Exh. SW-1, em 1-1 n.1, 4-19; Tr. 3 em 405).

A Companhia sustenta que a Variação Percebida é necessária e é uma medida de planejamento prudente consistente com o precedente do Siting Board (Resumo da Empresa em 112). A empresa argumenta que a variação notada satisfaria os dois pontos do padrão de necessidade estabelecido pela decisão Cape Wind 2005 (Company Brief at 110). Em relação ao primeiro pino (ou seja, o sistema de transmissão existente é inadequado para interligar o gerador novo ou expandido), a Companhia observa que um sistema de transmissão que possa acomodar os 2.400 MW de capacidade total do OGF é inexistente (Resumo da Empresa em 110). Em relação ao segundo pino (ou seja, o gerador novo ou ampliado provavelmente estará disponível para contribuir com o fornecimento regional de energia), a Companhia argumenta que:

(1) o OGF está sendo autorizado a nível federal em sua dimensão total de 2.400 MW; (2) o OGF está sob jurisdição federal e, portanto, os indicadores de progresso a nível federal são

satisfazendo a segunda ponta; e (3) os indicadores de progresso que a Companhia apresentou em nível federal mostram que a energia elétrica produzida pelo OGF provavelmente estará disponível para contribuir com o abastecimento energético regional (Exh. SW-1, em 2-6 a 2-11). Ver secção III.B.2.

A Companhia também argumenta que a Variação Percebida é consistente com o precedente do Siting Board, ou seja, a aprovação pelo Siting Board do uso proposto de uma linha capaz de 345 kV que usa estruturas ligeiramente mais altas do que o Projeto proposto em 115 kV (Company Brief at 110-111, citando NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 19-06/D.P.U. 19-142/19-143, em 2 (2022) ("Mid Cape Reliability Project"). No Mid Cape Reliability Project, o Siting Board descobriu que: (1) a variação notada seria necessária para instalações eólicas offshore adicionais se interconectarem e (2) a Eversource tinha um mecanismo adequado de recuperação de custos. Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 25, 26. Com base nessas duas constatações, a SCW argumenta que o caso da Variação Percebida neste Projeto é mais simples: (1) as regras do operador de transporte regional, ISO-NE, não exigem mais de 1.200 MW para uma única interconexão e, portanto, pelo menos duas instalações de transmissão seriam necessárias para desenvolver o OGF até a totalidade de 2.400 MW; e (2) os custos incrementais para a Variação Percebida seriam inteiramente cobertos pela Empresa (Resumo da Empresa em 111).

C. Posições das Partes

Nenhum dos intervenientes aborda o pedido de alteração da norma de revisão sumária. Conforme descrito abaixo, o Município apresentou uma Ação de Destituição ou Suspensão do processo com base na rescisão de seus PPAs pela Companhia.

D. Análise e Resultados

1. Pedido da empresa para alterar o padrão de necessidade de revisão

A Companhia solicita ao Siting Board que revise seu padrão de revisão para necessidade de duas maneiras:

(1) ter em conta os requisitos de política pública na avaliação das necessidades; e (2) declarar explicitamente que um PPA não é necessário para concluir que um projeto é necessário. A empresa também quer flexibilidade para realizar "atividades preliminares de construção".

Como questão inicial, abordamos se é apropriado que o Siting Board faça uma alteração no padrão de revisão e aplique esse novo padrão neste processo. Na Petição Conjunta para Aprovação de Fusão entre a NSTAR Electric e a Northeast Utilities, D.P.U. 10-170 (2011) ("Petição Conjunta"), o Departamento abordou a questão de sua autoridade para mudar seu padrão de revisão, afirmando que "há uma presunção a favor de um curso de comportamento de longa data". Petição conjunta às 11. Consequentemente, para que possamos mudar nosso padrão de necessidade de revisão, a empresa deve superar essa presunção.

Além disso, o novo padrão de revisão proposto não foi articulado em nenhuma decisão anterior do Siting Board. Isto levanta a questão de saber se os intervenientes tinham conhecimento suficiente da nova norma para a abordar no processo. O Supremo Tribunal Judicial ("SJC") declarou que: "É geralmente inaceitável que uma agência anuncie uma nova norma na sua decisão final num processo judicial e depois decida (...) que a parte que não tinha conhecimento dessa norma não a cumpriu." Boston Gas Company v. Department of Public Utilities, 405 Mass. 115, 121 (1989) ("Boston Gas").²⁵

Na mesma linha, o SJC abordou a implicação do devido processo da mudança do Siting Board em seu padrão de revisão no caso Alliance to Protect Nantucket Sound, Inc., 448 Mass. 45, 52 (2006) ("Aliança"). O Tribunal considerou que uma agência que conduz um processo adjudicatório é obrigada a notificar todas as partes "suficientemente das questões envolvidas para lhes dar uma oportunidade razoável de preparar e apresentar provas e argumentos". Alliance em 53, citando G.L. c. 30A, § 11(1). Ver também LaPointe v. License Bd. of Worcester, 389 Mass. 454, 458 (1983) ("O devido processo legal exige que, em qualquer processo para ser concedido o carácter definitivo, deve ser feita uma notificação que seja razoavelmente calculada [...] dar [a uma parte interessada] a oportunidade de apresentar o seu caso"). O Tribunal da Aliança declarou ainda que: "Se o conselho tivesse criado uma nova norma que exigisse uma apuração substantiva dos factos, claramente não o poderia ter feito sem notificar as partes e conceder a cada uma uma oportunidade justa para preparar argumentos e apresentar provas

²⁵ Em Gás de Boston, o SJC aceitou os novos padrões articulados pelo Departamento, mas remeteu o caso para permitir que o Departamento concedesse à Empresa "a oportunidade de atender a esses novos padrões". Gás de Boston, 405 Missa às 116.

a fim de cumprir esse padrão." Alliance at 52, citando Boston Gas Co., 405 Miss. 115, 120–121 (1989).

Embora a empresa tenha sugerido o padrão revisado no início deste processo, não precisamos implementar uma mudança significativa no padrão de necessidade aqui. A alteração proposta pela Companhia ao padrão de necessidade de revisão "levaria expressamente em conta os requisitos de política pública e as diretrizes legislativas que impulsionam a necessidade de infraestrutura de transmissão para integrar recursos de geração de políticas públicas, especialmente eólica offshore, na rede regional" (Exhs. SW-3, aos 13; SW-1, em 2-6; ver também Company Brief em 51). O atual padrão de revisão da Cape Wind já permite que o Conselho considere as políticas da Commonwealth que promovem a energia eólica em sua análise. A proposta da Companhia de viabilizar parte da energia eólica é um fator relevante em nossa análise atual sob o padrão Cape Wind. Além disso, reiteramos aqui nossa declaração em Park City Wind: "há demanda e forte política estadual e federal e ímpeto regulatório por trás da energia eólica offshore na Nova Inglaterra, o que reforça adicionalmente o argumento de que um OGF provavelmente estará disponível, e instalações de interconexão de transmissão também são necessárias." Park City Wind em 30.

As políticas eólicas offshore federais e estaduais são relevantes para uma determinação de necessidade, mas, no entanto, não são explicitamente reconhecidas no padrão de necessidade de revisão. Park City Wind em 30.

Não obstante, vemos um benefício em esclarecer o padrão de revisão existente para responder às preocupações da Empresa aqui. Em primeiro lugar, o Siting Board reconhece explicitamente que as políticas eólicas offshore federais e estaduais são consideradas em seu padrão de revisão.²⁶ Em segundo lugar, reiteramos que o Siting Board não exige que o peticionário tenha celebrado um PPA como condição de aprovação. Park City Wind às 29, 30. Exploramos esta questão mais detalhadamente em nossa decisão sobre a Moção de Improcedência ou Suspensão do Processo (§III.E.6, supra). No entanto, já o fizemos anteriormente

²⁶

As políticas eólicas offshore de Massachusetts incluiriam a GWSA, a Lei do Roteiro, a Política Net Zero, o Plano de Energia Limpa e Clima 2050, a Política de Justiça Ambiental e a Política de Crescimento Inteligente/Energia Inteligente. Ver secção VII.C, supra. As políticas federais de energia eólica offshore incluiriam o objetivo conjunto dos Departamentos do Interior, Energia e Comércio de implantar 30 gigawatts de energia eólica offshore em águas dos Estados Unidos até 2030 e o plano estratégico da FERC para

os anos fiscais de 2022-2026, que inclui "Facilitar o Desenvolvimento da Eletricidade e da Infraestrutura Necessária para a Mudança da Combinação de Recursos" (Exh. SW-1, em 2-5).

considerou que a existência de um PPA para a produção de um projeto pode ser relevante para a questão de saber se o OGF extrajurisdicional é suscetível de estar disponível para contribuir para o aprovisionamento energético regional. Park City Wind at 30 ("Embora os PPAs sejam um indicador importante de progresso . . . existem outros indicadores do projeto que fornecem diferentes graus de garantia de que o OGF seria construído e operacional"). O mesmo raciocínio se aplica aqui.

2. Necessidade baseada no padrão de necessidade atual

O teste em duas partes da Decisão Cape Wind 2005 aplica-se às petições para construir instalações de transmissão que liguem novas instalações de produção localizadas fora da jurisdição da Commonwealth à rede regional. Cape Wind 2005 Decisão em 16-17; Vento da Vinha em 11-12; Park City Wind em 28. A primeira ponta da norma do Siting Board estabelece se a instalação geradora seriam capazes de se interligar à rede na ausência de novas instalações de transporte. O registro mostra que o OGF proposto pela Companhia está a aproximadamente 51 milhas náuticas ao largo de Brayton Point em Somerset, e não há infraestrutura elétrica existente nas águas entre o OGF proposto e a rede regional à qual a SCW tem acesso e pode usar para fornecer energia eólica. O Siting Board considera que a empresa demonstrou a necessidade de recursos de transmissão adicionais para interligar o OGF à rede de transmissão regional.

A segunda vertente da norma do Siting Board tenta assegurar que o OGF extrajurisdicional esteja provavelmente disponível para contribuir para o aprovisionamento energético regional. A Companhia forneceu evidências de múltiplos indicadores de progresso relacionados ao desenvolvimento de seu OGF. Em Park City Wind, o Siting Board apontou vários indicadores de que a instalação de geração offshore alcançaria a operação comercial: características favoráveis para a geração de energia eólica offshore na Área de Arrendamento, alcance precoce e extensivo para atender às preocupações das partes interessadas, avanço da instalação de geração offshore através do processo BOEM e recebimento de um Certificado do Secretário MEPA no FEIR do projeto. Park City Wind em 29. Do mesmo modo, a SCW descreveu numerosos indicadores de progresso, ou seja, (1) a SCW obteve um contrato de arrendamento da BOEM na Lease Area ao largo da costa sul da Nova Inglaterra; (2) A SCW investiu no desenvolvimento do Projeto, incluindo o orçamento de aproximadamente US\$ 100 milhões para despesas de desenvolvimento do Projeto e do OGF em 2023; (3) A SCW assegurou direitos de interligação à rede de transporte

Brayton Point com apoio aos direitos fundiários, com custos financeiros significativos; e (4) a SCW recebeu um certificado SFEIR no processo de revisão do MEPA. Os indicadores fornecidos pelo SCW são semelhantes àqueles em que o Siting Board baseou a sua decisão Park City Wind.

Como em Park City Wind, a empresa foi premiada com PPAs através das solicitações competitivas da Commonwealth para geração eólica offshore, de acordo com a Seção 83C II e III. No entanto, os PPAs da Companhia foram encerrados devido a desafios econômicos. A empresa argumenta que os PPAs não são exigidos como pré-requisito para demonstrar a necessidade por causa da norma Cape Wind 2005 Decision, o estatuto que rege (ou seja, a Seção 69J), e que o BOEM não exige um PPA como pré-requisito. Embora um PPA seja um indicador do progresso do projeto, não é o único indicador e não é obrigatório. O Siting Board observa que a SCW licitou a quarta solicitação de energia eólica offshore da Commonwealth (Exh. EFSB-N1(S5)). Em 6 de setembro de 2024, Massachusetts selecionou 1.087 MW e Rhode Island selecionou 200 MW da oferta da SCW.²⁷

Relativamente à oposição do Município ao argumento da necessidade da Empresa, o Município sustenta que: (1) as provas demonstram que a Empresa carece de licenças; e (2) o EFSB do RI suspendeu o seu processo (Moção de Destituição da Câmara Municipal em 4-5; Resposta do município às oposições à moção de permanência em 2). O Siting Board considera que há muitos fatores que podem ser usados como indicadores de progresso e que, embora o cronograma de licenciamento e o status do PPA sejam constantes, a Empresa demonstrou razoavelmente a necessidade do Projeto através de outros fatores. Os registos mostram que existe também um forte impulso político e regulamentar por detrás da energia eólica offshore na Nova Inglaterra, o que reforça adicionalmente a tese de que é provável que o OGF esteja disponível e que serão necessárias instalações de interconexão de transmissão.

Tanto em Vineyard Wind como em Park City Wind, o Siting Board exigiu que, antes de iniciar a construção, as empresas apresentassem uma cópia do ROD BOEM aprovando os projetos como prova de que as instalações de energia propostas provavelmente estariam disponíveis para contribuir para o fornecimento de energia regional. Parque Cidade Vento em 31; Vento da Vinha em 161. Em ambos os casos, as empresas solicitaram alguma "flexibilidade" para iniciar certas atividades de construção antes do BOEM

27

<https://www.mass.gov/news/massachusetts-and-rhode-island-announce-largest-offshore-vento-seleção-em-nova-inglaterra-história>

aprovação. Parque Cidade Vento em 31; Carta da Vineyard Wind Company de 31 de março de 2020 ao Presidente. Em Vineyard Wind, o Siting Board concedeu à empresa uma isenção limitada. Parque Cidade Vento em 31; Carta de Renúncia do Diretor da Vineyard Wind de 10 de junho de 2020. No processo Park City Wind, o Siting Board declarou que analisaria todos os pedidos de construção antes da apresentação de um ROD da BOEM caso a caso. Park City Wind em 31.

No presente caso, o Siting Board opta por agir de forma coerente com o nosso precedente Vineyard Wind e Park City Wind. Portanto, o Conselho de Direção orienta a Companhia a apresentar ao Conselho de Administração, antes de iniciar a construção do Projeto, uma cópia do ROD do BOEM aprovando o OGF proposto pela Companhia. A Companhia não poderá iniciar a construção do Projeto de transmissão proposto, com exceção da aquisição de equipamentos e serviços, até que tenha cumprido esta condição. O Siting Board analisará caso a caso os pedidos de flexibilidade na aplicação desta condição. O Siting Board considera que, sob reserva do cumprimento da condição acima referida, o SCW demonstrou que são necessários recursos de transporte adicionais para interligar o seu SCW OGF à rede de transporte regional.

3. Variação notada

A Companhia introduziu uma Variação Percebida no Projeto, que posicionaria a Companhia para atender eficientemente à necessidade de instalações de transmissão para os 2.400 MW totais do OFG, uma vez que a capacidade adicional é justificada. A Variação Percebida permitiria à Companhia alavancar a construção do Projeto para também pré-construir o landfall adjacente e condutas que facilitariam a interligação futura dos próximos 1.200 MW das áreas de arrendamento offshore da Companhia. Ao pré-construir esses componentes em conjunto com o Projeto, a Empresa espera minimizar os impactos e custos de longo prazo e assumiria todos os custos e riscos de fazê-lo.

O registro mostra que a Variação Percebida satisfaria o primeiro prong do padrão de necessidade porque atualmente não há nenhum sistema de transmissão que possa acomodar a totalidade de 2.400 MW de capacidade do OGF. O registro também mostra que a Variação Percebida satisfaria o segundo prong do padrão de necessidade porque o OGF está sendo permitido no federal e, portanto, os indicadores de progresso da Companhia também se aplicariam. O Siting Board considera que esta variação satisfaz o padrão de necessidades em duas vertentes. O Conselho de Administração aprovou

abordagens pré-construção destinadas a minimizar e otimizar impactos e custos a longo prazo, desde que os pagadores de tarifas não assumam os riscos de fazê-lo. Ver, Mid-Cape Reliability Project.

Para o Mid-Cape Reliability Project, o Siting Board descobriu que a variação notada era necessária para a interconexão de instalações eólicas offshore e que a Eversource tinha um mecanismo adequado de recuperação de custos. A Companhia ressaltou que, neste caso, os custos incrementais para a Variação Percebida seriam inteiramente cobertos pela Companhia e, portanto, não suportados pelos pagadores de tarifas (Resumo da Empresa em 109, citando Exh. EFSB-RS-7). Além disso, a empresa ressaltou que a necessidade da variação notada neste caso é ainda mais clara, já que as regras da ISO-NE não permitem mais de 1.200 MW para uma única interconexão. Assim, seriam necessárias pelo menos duas instalações de transmissão para desenvolver o OGF até a totalidade de 2.400 MW. O Siting Board considera que a Empresa estabeleceu que é apropriado para ela construir a Variação Percebida juntamente com outros componentes do Projeto.^{28°}

E. Moção do município para suspender ou arquivar o processo

1. Moção e Resposta da Cidade

Em 7 de julho de 2023, o Município apresentou sua Moção de Suspensão do processo alegando que a Companhia havia decidido rescindir seus Contratos de Compra de Energia ("PPA").²⁹ O município alega que o Siting Board deve arquivar ou suspender o processo porque: (1) o SCW não tem "legitimidade para pedir reparação" – especificamente, o zoneamento – ao Siting Board sem PPA existentes; (2) O ACS não pode demonstrar a necessidade do projeto sem os CAE existentes; e (3) o SCW não pode provar a viabilidade econômica necessária sem os PPA existentes (Moção de Permanência em 3-6). O Município argumenta que

²⁸ O Siting Board observa que, se a SCW planeja construir instalações de transmissão para suportar mais 1.200 MW para pousar em Brayton Point, precisaria apresentar uma nova petição para construir. Ver G.L. c. 164, § 69J.

²⁹ Em 21 de julho de 2023, a cidade desistiu do seu pedido de arquivamento do processo: "Em uma consideração mais aprofundada, a cidade concorda que uma suspensão consistente com a emitida pelo Rhode Island Energy Facilities Siting Board, versus uma demissão definitiva, seria um curso de ação apropriado" (Resposta da cidade em 1 n.1).

sem "licenças em mãos e com a incerteza de como o término dos PPAs impactará outros esforços de licenciamento para este projeto", a Companhia não pode mostrar a necessidade deste projeto porque não pode mostrar que um novo gerador provavelmente estará disponível para contribuir com o fornecimento de energia regional (Moção para Ficar em 5). A cidade também argumenta que a decisão do RI EFSB de suspender o processo paralelo naquele estado argumenta a favor da suspensão deste processo também (Resposta da cidade à Commonwealth Wind and Company's Opposition em 1).

O Município alega ainda que o Regulamento Processual da Siting Board não faz referência ao tratamento dos pedidos de improcedência ou de suspensão (Moção de Suspensão em 2-3). O Município salienta, no entanto, que o Regulamento Processual do Departamento contém tal regra: 220 CMR 1.06(6)(e) que estabelece um padrão para os pedidos de destituição (Moção de Suspensão em 2).

2. Oposição da Commonwealth Wind à Moção de Permanência

Na sua oposição à moção de permanência ("Commonwealth Wind Opposition"), apresentada em

Em 12 de julho de 2023, o participante limitado Commonwealth Wind³⁰ argumenta que o padrão de necessidade do Siting Board não exige a existência de PPAs como prova da necessidade de instalações de geração não jurisdicionais (Commonwealth Wind Opposition at 3). Em apoio, a Commonwealth Wind cita a Cape Wind 2005 Decision e a Vineyard Wind, que articulam o padrão "indicadores de progresso do projeto" (Commonwealth Wind Opposition em 3, citando Vineyard Wind em 12; Cape Wind 2005 Decisão em 17). A Commonwealth Wind também refuta o argumento de "viabilidade econômica" da cidade, afirmando que a viabilidade econômica é apenas um fator na aprovação da Seção 69J quando o Siting Board está revisando uma instalação petrolífera (Commonwealth Wind Opposition em 6-7).

³⁰ De acordo com 980 CMR 1.05(2)(c), um participante limitado tem apenas o direito de apresentar um resumo e comentar a decisão provisória, a menos que o Presidente determine o contrário. A Commonwealth Wind não pediu permissão ao Presidente, ou a qualquer outra pessoa, para apresentar um pedido sobre a Moção de Permanência. Consequentemente, é discutível que a Commonwealth Wind, como participante limitada, não tinha o direito de apresentar uma objeção à moção de permanência. No entanto, o Município não levantou tal objeção e, por conseguinte, consideramos que tal objeção foi dispensada.

3. Resposta da Empresa à Moção de Permanência e Sobre-Resposta

Em sua resposta à Moção de Permanência da Cidade ("Resposta da Empresa"), protocolada em 12 de julho de 2023, a Empresa também remete ao Departamento para um padrão de revisão. O padrão de revisão recomendado pela Empresa enfatiza a barra "alta" que a parte em movimento deve liberar para que o Conselho de Siting emita tal suspensão (Resposta da Empresa em 4).

A Empresa argumenta ainda que a Moção de Suspensão interpreta mal a norma aplicável para determinar a necessidade (Resposta da Empresa em 4-9). Nem o estatuto aplicável nem o precedente do Siting Board exigem que uma empresa tenha "autorizações em mãos" ou "qualquer acordo de compensação comercial" (Resposta da Empresa em 5) (pontuação interna omitida). Em vez disso, o Siting Board abordou diretamente a norma para determinar a necessidade na Decisão Cape Wind 2005 (Resposta da Empresa em 5).

Sob esta norma, a Empresa forneceu inúmeros indicadores de progresso (Resposta da Empresa em 7-8; Exh. EFSB-N-1(S1)(1)). Esses indicadores de progresso, argumenta a Companhia, mostram que o gerador provavelmente estará disponível para contribuir com o fornecimento regional de energia (Resposta da Empresa em 8). Portanto, conclui a Companhia, estabeleceu que o Projeto é necessário de acordo com o padrão articulado na Decisão Cape Wind 2005 (Resposta da Empresa em 8).

Em relação à legitimidade da Companhia para buscar alívio de acordo com a Petição de Zoneamento, a Companhia alega que sua legitimidade para solicitar alívio de zoneamento é baseada exclusivamente nos requisitos estatutários de G.L. c. 40A, § 3 (Resposta da Empresa em 16). De acordo com a Companhia, a rescisão dos PPAs é irrelevante para a questão da legitimidade da Companhia para buscar isenções de zoneamento (Resposta da Empresa em 17).

Em relação à viabilidade, a empresa alega que não há nenhuma exigência legal de que um requerente sob a Seção 69J deve provar a viabilidade por meio de um PPA (Resposta da Empresa em 14). A empresa argumenta que existem outros fatores que podem ser considerados na avaliação da viabilidade, como o investimento que um incorporador fez e está fazendo em um projeto (Resposta da empresa aos 15).

Em sua resposta, a Companhia sustenta que o Projeto atende plenamente ao atual padrão de necessidade da Decisão Cape Wind 2005 da Siting Board (Company Surreply at 2). Além disso, a empresa elogia essa norma como sendo "razoável e flexível" e adequada à "complexidade da grande infraestrutura, desenvolvimento de projetos multijurisdicionais" (Company Surreply at 2-3). A empresa também afirma que esta norma "não exige um PPA como pré-requisito para uma demonstração de necessidade" (resposta da empresa em 2-3). Em vez disso, a norma "olha para vários indicadores de progresso e compromisso de desenvolvimento para determinar se o gerador provavelmente estará disponível para contribuir para o fornecimento regional de energia, criando assim uma necessidade para as instalações de conexão de transmissão" (Company Surreply at 3).

A empresa afirma que não se oporia a uma condição de aprovação de localização que o requerente tenha um PPA ou um acordo de compensação de firma semelhante antes do início da atividade de construção substancial (resposta da empresa em 8). A empresa também argumenta que nenhum desenvolvedor de grandes infraestruturas de energia começaria a construção sem ter todas as principais licenças e acordos de compensação aceitáveis em mãos (resposta da empresa em 8). Estas duas condições, tomadas em conjunto, afirma a Companhia, fornecem garantias de que a aprovação pelo Conselho de Siting de uma petição da Seção 69J não resultará na construção de um projeto de transmissão que acabaria não servindo a nenhum propósito (Resposta da Empresa em 8).

4. Decisão sobre a moção de suspensão

A Companhia e o Município articularam diferentes normas de revisão que podem ser aplicáveis a esta moção. No entanto, ambas as normas de revisão referem-se apenas a uma moção de rejeição, não a uma moção de suspensão. Como já foi referido, o Município desistiu do seu pedido de despedimento.

Por conseguinte, verificamos que nenhuma das normas é aplicável à presente ação.

Consequentemente, recorreremos a outras fontes de direito, incluindo precedentes relevantes.

O Siting Board tem aplicado consistentemente o padrão de "indicadores de progresso do projeto" para determinar se um novo gerador provavelmente estará disponível, uma das duas pontas do teste para

necessidade do Projeto proposto.³¹ Park City Wind em 21-22; Vento da Vinha aos 12; Cape Wind 2005 Decisão em 16-17. Aplicamos, portanto, essa norma ao decidir sobre a Moção de Permanência da Cidade. Como já foi referido, existem vários indicadores do progresso do projeto no presente caso. Além disso, o Tribunal constatou que estes indicadores de progresso dos projetos são convincentes. Ver secção III.D.2. Nessa secção, o Siting Board considera provável que o gerador esteja disponível para contribuir para o abastecimento energético regional. Por isso, a Junta de Direção rejeita o argumento do Município de que a Empresa não estabeleceu a necessidade do projeto

Em Park City Wind, o Siting Board aprovou uma petição para construir linhas de transmissão ligando um gerador offshore fora da jurisdição do Siting Board à rede. Parque Cidade Vento em 1. Nesse caso, tal como no caso em apreço, o requerente não dispunha de PPA quando a Siting Board proferiu a sua decisão final. Park City Wind às 8, 28. Sustentámos que: [embora] os CAE sejam um importante indicador de progresso, existem inúmeros outros indicadores do projeto que fornecem diferentes graus de garantia de que o OGF seria construído e operacional, e que o Projeto continua a ser necessário para interligar o OGF. Park City Wind em 30. O Siting Board reconheceu que, apesar das recentes cessações de PPAs de energia eólica offshore em Massachusetts e outros estados, Massachusetts, Connecticut e Rhode Island, individualmente e em conjunto, sob um Memorando de Entendimento recentemente executado, estão avançando com solicitações adicionais de aquisição de recursos de energia eólica offshore. Park City Wind em 30. Embora a Companhia tenha declarado que não se oporia a que o Conselho de Administração exigisse a execução de PPAs como condição de aprovação antes que a Companhia pudesse iniciar uma construção substancial, não vemos essa condição como uma medida necessária para abordar a moção de demissão. Como observado acima na Seção D.2., descobrimos que a exigência de um PPA executado antes da construção não é exigida pelo padrão de necessidade da Decisão Cape Wind 2005 e não foi imposta como condição de construção do Siting Board em relação às suas aprovações de instalações de interconexão eólica offshore.

³¹ O outro ponto é: "que o sistema de transmissão existente é inadequado para interligar o gerador novo ou expandido". Parque Cidade Vento aos 21; Vento da Vinha aos 11; Cape Wind 2005 Decisão em 16-17. O Município não alega que a Companhia não tenha estabelecido essa pronga.

No que diz respeito à viabilidade, não existe qualquer requisito legal de que um requerente nos termos da secção 69J deva provar a viabilidade através de um PPA. Além disso, como observa a Commonwealth Wind, a linguagem regulamentar estatutária e associada refere-se à "viabilidade" apenas no contexto da aprovação da construção de uma instalação petrolífera.

Assim, negamos a Moção de Permanência da Cidade.^{32º}

IV. ABORDAGENS ALTERNATIVAS PARA SATISFAZER AS NECESSIDADES IDENTIFICADAS

A. Padrão de revisão

G.L. c. 164, § 69J exige que o proponente do projeto apresente alternativas à instalação proposta, que podem incluir: (1) outros métodos de transmissão ou armazenamento de energia; 2) Outras fontes de energia elétrica; ou (3) uma redução dos requisitos através da gestão de carga.^{33º} Na execução do seu mandato estatutário, o Siting Board exige que o peticionário demonstre que, no cômputo geral, o seu projeto proposto é superior a essas abordagens alternativas em termos de custo, impacto ambiental e capacidade de satisfazer a necessidade identificada. Além disso, o Siting Board exige que o peticionário considere a fiabilidade do fornecimento como parte da sua demonstração de que o projeto proposto é superior às abordagens de projeto alternativas. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-03/D.P.U. 22-21, em 30 (2024) ("GCEP"); Park City Wind em 31-32; Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 88.

B. Alternativas consideradas

Além do Projeto proposto, a Companhia realizou uma análise de potenciais alternativas para atender à necessidade identificada (Resumo da Empresa em 61 citando Exh. SW-1 no § 3; SW-6 no § 2). A Companhia afirmou que a análise incluiu a avaliação de alternativas em cada nível de

³² Além disso, a Moção de Suspensão é agora discutível, dado que estamos a pronunciar-nos sobre as Petições neste documento.

³³ G.L. c. 164, § 69J também exige que o requerente apresente "outros locais de instalação". O cumprimento do requisito é avaliado na secção V, *infra*.

Conceção do projeto: (1) opção de não construção, (2) tecnologias alternativas, (3) conceções alternativas,

(4) rotas alternativas (onshore e offshore), (5) locais alternativos de desabamento, (6) locais alternativos para a estação de conversão e (7) POIs alternativos (Exhs. SW-1, no § 3º; SW-6, em 2-1 a 2-12).

A Companhia afirmou que, sob a alternativa sem construção, o Projeto não seria construído (Company Brief em 61 citando Exh. SW-1, aos 6-9). A SCW afirma que a alternativa de não construção iria: (1) impedir a entrega de 1.200 MW de energia pela Companhia e a eliminação de mais de dois milhões de toneladas métricas de emissões de GEE anualmente; (2) não cumprir os requisitos de política pública da Commonwealth e região; (3) impedir a realização do objetivo do Projeto, incluindo o fornecimento de amplos benefícios ambientais, econômicos e de confiabilidade; e ainda

(4) privar a Commonwealth e a região de um projeto-chave para fortalecer a segurança energética (Company Brief at 61-62 citando Exhs. SW-1, em 2-1 a 2-5, 3-2 a 3-3, 6-9; EFSB-N-4(S1); EFSB-CPC-1; EFSB-CPC-2). Da mesma forma, a empresa argumenta que as alternativas não-fios (por exemplo, eficiência energética, gerenciamento de carga, resposta à demanda em larga escala, energia solar, eólica onshore e geração baseada em combustão), que também renunciariam ao projeto, não atendem aos requisitos legislativos para aumentar o fornecimento de energia limpa por meio de energia eólica offshore (Company Brief at 62 citando Exh. SW-1, em 3-2). Portanto, a empresa descartou as alternativas "no-build" e non-wires (Exh. SW-1, em 3-2 a 3-3).

A Companhia considerou duas tecnologias de transmissão de energia elétrica para o Projeto: HVAC e HVDC (Exh. SW-1, em 3-11). A Empresa afirmou que o HVDC é adequado para transmissão de energia de grande capacidade para distâncias superiores a cerca de 75 milhas, incluindo para este Projeto, dada a sua distância total de cerca de 113 milhas (Exhs. SW-1, na Tabela 1-1, 3-12; FEEF-G-20(S1)(2) em 20; EFSB-PA-3). A empresa explicou que um sistema de climatização equivalente para esta distância exigiria quatro a cinco circuitos de cabos e provavelmente uma subestação de compensação de ponto médio offshore, o que aumentaria os custos e os impactos na construção (Exh. EFSB-PA-3). A Empresa acrescentou que um sistema HVAC a esta distância tem um maior risco de problemas técnicos (por exemplo, estabilidade da turbina eólica, harmónicas, sobretensões transitórias) que podem afetar negativamente a fiabilidade, e que a energia reativa gerada nos cabos HVAC aumenta as perdas elétricas à medida que a distância aumenta (Exh. EFSB-PA-3). A Empresa indicou, por conseguinte, que a sua utilização de HVDC

seria mais rentável, reduziria os impactos no fundo do mar e resultaria em perdas elétricas substancialmente reduzidas (Company Brief at 64-65, citando Exh. EFSB-PA-3).

O projeto usaria uma tensão de operação de +/- 320 kV, que a SCW afirmou ser o padrão comum na indústria eólica offshore na Europa e nos EUA (Exh. EFSB-PA-5). A Empresa afirmou que, para levar a energia do Projeto para terra, uma tensão nominal de 320 kV é mais adequada para os cabos de exportação HVDC (Exh. SW-3, aos 15). A empresa explicou que tensões mais altas não alterariam significativamente o tamanho do cabo de exportação ou resultariam em reduções de material no impacto potencial no fundo do mar associado à instalação (Exh. SW-3, aos 15). A empresa acrescentou que o uso de tensões de cabos inferiores aos 320 kV propostos exigiria a colocação de mais cabos ao longo do fundo do mar, o que ampliaria a área de impacto no ambiente offshore e poderia aumentar a perda geral de energia através da transmissão (Exh. SW-3, aos 15). O Projeto utilizaria a tecnologia de cabos de polietileno reticulado ("XLPE") para os cabos offshore e onshore do Projeto (Exh. SW-1, em 3-12). A empresa indicou que a tecnologia XLPE: (1) é de última geração para transmissão offshore em todo o mundo; (2) provou ter maior fiabilidade e facilidade de manuseamento do que os cabos de alta pressão cheios de fluido e impregnados de óleo; e (3) permite a junção e rescisão padrão e mais rápida (Company Brief em 65, citando Exh. SW-1, em 3-13).

A Companhia também considerou se o Projeto deveria se interligar com a rede elétrica regional em Brayton Point ou em outros potenciais POIs (Exhs. SW-1, em 1-14, 3-3 a 3-4, 4-1; EFSB-RS-5). A empresa afirmou que, no geral, avaliou dez POIs, incluindo Brayton Point (Exh. SW-1, 4-4 a 4-6). A empresa afirmou que escolheu Brayton Point porque: (1) Brayton Point permitiria uma interconexão robusta sem grandes atualizações de transmissão; (2) a implementação do projeto em um brownfield melhoraria o local e impediria seu uso para operações mais impactantes ao meio ambiente; e (3) a Companhia obteve uma posição de fila favorável³⁴ da ISO-NE em Brayton Point (Exhs. SW-1, em 1-14, 3-3, 4-6; SW-6, em 2-4 a 2-5; FEEF-

³⁴ Depois que a ISO-NE valida uma solicitação de interconexão de projeto, ela atribui uma posição de fila a um projeto na fila de interconexão ISO para determinar quaisquer atualizações e responsabilidade de custo e estabelecer a sequência para a ISO executar estudos de interconexão. <https://www.iso-ne.com/participate/applications-status-changes/interconnection-process-guia>.

N-4(S1)(1); EFSB-CM-34; EFSB-G-20; EFSB-CPC-1, em 3). A empresa relatou que outros POIs foram eliminados devido a preocupações com distância excessiva, restrições de capacidade, problemas de equipamento e enfrentamento de congestionamento de infraestrutura e pegadas de outros projetos propostos (Exh. SW-1, em 4-4 a 4-6). A Companhia afirmou que a área da subestação Falmouth Tap, um dos possíveis POIs, foi escolhida pela ISO-NE como o local que seria o POI para o Projeto Falmouth Connector da Empresa (SW-1, em 4-5). No entanto, a Empresa também afirmou que, durante a análise de potenciais POIs para o Projeto Falmouth Connector, Brayton Point foi identificado como o POI preferido devido à sua posição favorável na fila ISO-NE e viabilidade (Exh. SW-1, em 4-6).

Finalmente, a Companhia considerou se o Projeto deveria fazer parte de um sistema de transmissão de "malha" que poderia ser potencialmente compartilhado por vários projetos eólicos offshore ou se uma conexão direta do OGF ao POI, como proposto pela SCW, seria melhor (Exh. FEEF-

G-20, em 1; Tr. 1, 73-80). A Companhia reconhece que a transmissão compartilhada ou em malha poderia potencialmente ter custos mais baixos e maior eficiência na interconexão, localização e construção (Company Brief at 67; Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, 73-80). No entanto, a empresa explicou que a transmissão compartilhada exigiria um alinhamento significativo entre as principais partes interessadas e o desenvolvimento de regras para fornecer uma estrutura para sua construção (Company Brief at 67; Exh.

EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, 73-80). A empresa estimou que o uso de transmissão de malha para energia eólica offshore nesta região provavelmente será de dez ou mais anos no futuro (Company Brief

aos 67; Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, 73-80). Assim, a Companhia argumenta que uma abordagem de transmissão compartilhada/malha não é atualmente uma opção viável com base no tempo e na falta de prontidão (Company Brief em 67; Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, 73-80). A empresa ressalta, no entanto, que está avançando ativamente nos esforços para promover a transmissão compartilhada/malha, por exemplo, enviando comentários em resposta ao Pedido de Informação emitido pelos cinco Estados da Nova Inglaterra³⁵

³⁵ Ver, New England Energy Vision, New England States Transmission Initiative Notice of Request for Information (setembro de 2022) <https://newenglandenergyvision.com/new-england-estados-transmissao-iniciativa/>; veja, também, Comentários da Mayflower Wind Energy LLC em resposta à New England States Regional Transmission Initiative

(Exh. EFSB-G-20, em 2). As Tabelas 1 e 2, abaixo, resumem as vantagens e os desafios atuais (respectivamente) de uma abordagem compartilhada/malha para este Projeto, conforme declarado pela Companhia.

Tabela 1: Vantagens de uma conexão offshore compartilhada/malha.

Vantagens do shared/mesh	Descrição
Custos agregados mais baixos	Custos potencialmente mais baixos em termos agregados, em oposição aos custos associados a vários projetos de conectores de transmissão independentes (Resumo da Empresa aos 67, citando Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, em 73-80)
Maior eficiência física	Maior eficiência na interconexão, localização e construção de instalações compartilhadas (Company Brief at 67, citando Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, em 73- 80)
Amplamente considerado	Sendo discutido por muitos grupos e autoridades (Company Brief at 67, citando Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, em 73-80)
Legislação em matéria de contratos públicos	Existe legislação que autoriza a aquisição de transmissão compartilhada: An Act Driving Clean Energy and Offshore Wind, St. 2022, c. 179, § 70 (Company Brief at 67; Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, 73-80).
Objetivo	A transmissão em rede continua sendo uma meta de acordo com a visão de 2019 da Anbaric/Commercial Development Company (CDC) (Exh. EFSB-G-20, em 1)

Tabela 2: Desafios atuais com uma conexão offshore compartilhada/malha.

Desafios atuais c/compartilhado/malha	Descrição
Sem oportunidade de participação	Atualmente não há oportunidade de participar de transmissão compartilhada para eólica offshore (Company Brief at 67, citando Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, em 73-80)
Horizonte temporal de 10+ anos	A realização da transmissão compartilhada está a mais de dez anos de distância (Company Brief at 67, citando Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, em 73-80)
Requer um alinhamento significativo,	Exige um alinhamento significativo com as autoridades regionais, cooperação interestatal e acordos comerciais, alterações à interconexão

Informação (28 de outubro de 2022)

<https://newenglandenergyvision.files.wordpress.com/2022/11/mayflower-comments.pdf>
(Exh. EFSB-G-20, em 2).

Desafios atuais c/compartilhado/malha	Descrição
mudanças e estudos	e processos de localização, e estudos significativos de transmissão (Company Brief at 67; Exh. EFSB-G-20, em 1; Tr. 1, em 73-80)
Revisão das regras	Uma variedade de regras tarifárias e operacionais exigiria revisão para permitir a abordagem de transmissão compartilhada, potencialmente incluindo itens como o requisito de confiabilidade de "contingência de fonte única" da ISO-NE, que está em vigor para garantir que a perda de uma única peça de equipamento não resulte em uma perda líquida de mais de 1.200 MW de recursos energéticos do sistema regional. Este projeto entregaria 1.200 MW através de um único circuito HVDC, cumprindo assim a regra, enquanto maximizava o uso do ativo de transmissão sob os atuais requisitos de confiabilidade (Company Brief at 67; Exh. EFSB-G-20, em 2).

Nenhuma outra parte comentou a análise alternativa da empresa.

C. Análise e Resultados

A Empresa apresentou várias abordagens alternativas ao Projeto. Conforme descrito acima na Seção III, novas instalações de transmissão são necessárias para conectar o OGF proposto pela Companhia à rede elétrica da Nova Inglaterra. Conseqüentemente, as alternativas de não construção e não transmissão não dariam resposta à necessidade identificada. A Empresa propõe a utilização de +/- 320 kV HVDC XLPE linhas de transmissão. Como a empresa observou, o uso de cabos HVAC para conectores eólicos offshore a distâncias superiores a 75 milhas é desfavorável em relação à tecnologia HVDC em termos de custo, perdas elétricas e pegada do fundo do mar. A interrupção do fundo do mar seria maior com o HVAC porque exigiria a construção de quatro a cinco circuitos de cabos e, provavelmente, uma subestação de compensação de ponto médio offshore. Dado que a totalidade do projeto, com 113 milhas de comprimento, excede essa distância em quase

40 milhas, a tecnologia HVDC parece ser vantajosa e a melhor escolha. Além disso, a escolha de tensão nominal da Companhia de +/- 320 kV é razoável porque: (1) tensões mais altas não resultariam em reduções de material na área de potencial impacto no fundo do mar associada à instalação; e (2) tensões mais baixas exigiriam a colocação de cabos adicionais ao longo do fundo do mar, o que aumentaria a área de impacto offshore e poderia aumentar a perda global de energia através da transmissão.

A Companhia considerou abordagens alternativas para interligar o OGF proposto à rede regional. Estes incluíram o uso de outros POIs ou a construção de uma linha de transmissão compartilhada/mesh para uso com vários projetos eólicos offshore. O registro mostra que o POI de Brayton Point é superior às alternativas por causa de sua interconexão robusta atualmente disponível, status de brownfield e forte posição de fila ISO-NE (ver revisão na Seção V.B.2, abaixo). Em relação à preferência da Empresa por uma abordagem de vínculo direto em vez de uma abordagem compartilhada/malha, o registro mostra que o ímpeto está crescendo em direção a uma abordagem compartilhada/malha: continua sendo uma meta de acordo com a visão da Anbaric/Commercial Development Company de 2019, a legislação de compras foi promulgada, é amplamente discutida entre as partes interessadas e outros atores, e a Empresa está ativamente avançando nos esforços associados. Uma abordagem partilhada/mesh também parece promissora em termos de promoção de economias de escala consideráveis, uma vez que: (1) poderia potencialmente reduzir os custos em termos agregados, em contraste com os custos associados a múltiplos projetos de conectores de transmissão independentes; e ainda (2) Promoveria uma maior eficiência na interligação, localização e construção de recursos partilhados. No entanto, a preferência da empresa por uma abordagem de ligação direta é razoável à luz das restrições substanciais de tempo e prontidão associadas à abordagem compartilhada/malha na região.

Assim, pelas razões acima referidas, o Siting Board considera que, no cômputo geral, o Projeto é superior às outras alternativas avaliadas no que diz respeito ao custo, impacto ambiental, satisfação da necessidade identificada e fornecimento de energia fiável para a Commonwealth com o mínimo impacto no ambiente ao menor custo possível.

V. SELEÇÃO DE ROTAS

A. Padrão de revisão

G.L. c. 164, § 69J exige que uma petição para construir inclua uma descrição de alternativas à instalação, incluindo "outros locais do local". Assim, o Siting Board exige que o requerente demonstre que considerou uma gama razoável de alternativas práticas de localização e que as instalações propostas estão localizadas em locais que minimizam os custos e os impactos ambientais, garantindo simultaneamente um fornecimento fiável. Para tal, o candidato deve realizar um teste em duas vertentes. Em primeiro lugar, o requerente deve demonstrar que desenvolveu e aplicou um conjunto razoável de critérios de identificação

e avaliar rotas alternativas de forma a garantir que não tenha negligenciado ou eliminado quaisquer rotas que, no cômputo geral, sejam claramente superiores à rota proposta. Em segundo lugar, o requerente deve, em geral, demonstrar que identificou, pelo menos, dois sítios ou itinerários assinalados com algum grau de diversidade geográfica. GCEP em 37; Parque da Cidade Vento na 3637; NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83, em 71 (2019) ("Sudbury-Hudson") afirmou, Cidade de Sudbury (supra). Mas ver Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 1601, em 28-29 (2016) ("Colonial 2016"); Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 18-01/D.P.U. 1830, às 40-42 (2019) ("Colonial 2019"), onde a Junta de Siting considerou razoável a decisão da empresa de não notar uma rota alternativa.

B. Abordagem da empresa para a seleção de rotas

1. Introdução

A Companhia afirmou que seu processo de seleção de rotas incluiu as seguintes etapas:

- Identificar potenciais POIs com a rede elétrica, potenciais parcelas de terreno para o desenvolvimento da Estação Conversora HVDC e potenciais locais de desabamento;
- Identificar a Área de Estudo geográfica que incorpora o POI, a localização proposta da Estação Conversora HVDC, os locais de aterragem propostos e as áreas offshore adjacentes em águas estatais;
- Avaliar possíveis opções de roteamento dentro da Área de Estudo que conectariam landfall, HVDC Converter Station e POI;
- Avaliar possíveis opções de roteamento para falhas fatais e avançar com rotas candidatas; e ainda
- Avalie a pontuação compilada das rotas

candidatas. (Exh. SW-1, em 4-2).

2. POIs potenciais

A empresa declarou que inicialmente considerava vários pontos de interconexão costeira, incluindo: (1) uma futura estação de comutação de 345 kV em Bourne; (2) Subestação West Barnstable; (3) Subestação a granel de Falmouth; (4) Subestação Falmouth Tap; (5) Subestação de Carver; (6) Canal

Subestação em Sanduíche; (7) Subestação de Peregrinos em Plymouth; (8) Subestação do Condado de Kent em Rhode Island; (9) Subestação Mística em Everett; (10) Subestação da Rua K em Boston; e (11) Subestação Brayton Point (Exh. SW-1, em 4-4 a 4-6). A empresa afirmou que reduziu a lista de POIs para Brayton Point devido a várias desvantagens para os outros sites (Exh. SW-1, em 4-4 a 4-6).

Em relação à opção Bourne, a Companhia avaliou a construção de uma nova estação de comutação de interconexão de 345 kV nas proximidades da estação de comutação Bourne de 115 kV da Eversource e a sudeste do Canal de Cape Cod (Exh. SW-1, em 4-4). A empresa informou que as atualizações planejadas pela Eversource nesta área em Cape Cod incluiriam um POI ao sul, na subestação Eversource Falmouth Tap, que está mais perto da costa e a uma distância menor do OGF (Exh. SW-1, em 4-4). Portanto, a empresa concluiu que, em comparação, Bourne não era uma opção viável (Exh. SW-1, em 4-4). Para a opção de Subestação West Barnstable, a Companhia observou que este POI já tinha duas interligações previstas, portanto, considerou a opção inviável (Exh. SW-1, em 4-5). Para a Subestação a Granel, a Companhia afirmou que os dois circuitos de 115 kV nessa subestação eram limitados em capacidade (menos de 400 MW) (Exh. SW-1, em 4-5). Consequentemente, a empresa alega que, para cumprir os critérios de interconexão ISO-NE, um POI na subestação a granel de Falmouth necessitaria de melhorias significativas e, portanto, não era viável (Exh. SW-1, em 4-5). A empresa planeja usar a Subestação Falmouth Tap como POI para seu projeto Falmouth Connection, conforme afirmado pela ISO-NE (Exh. SW-1, em 4-5). A empresa apresentou uma petição para o projeto Falmouth Connection e o projeto está documentado como EFSB 21-03/D.P.U. 21-142/21-143. A empresa, no entanto, enfatizou que, mesmo durante sua análise de potenciais POIs para o projeto Falmouth Connection, identificou Brayton Point como um POI viável (Exh. SW-1, em 4-6).

A Companhia observou que a Subestação Carver atendia aos critérios elétricos básicos para um POI, mas exigiria uma rota terrestre substancial para acessar a subestação, ou seja, mais do que o dobro da distância em relação a outros POIs considerados (Exh. SW-1, em 4-5). Para a Subestação do Canal, a Companhia enfatizou que o acesso à subestação exigiria a passagem da nova estação Bourne de qualquer maneira, resultando em nenhuma vantagem para a interconexão no Canal em vez de Bourne (Exh. SW-1, em 4-5). Além disso, a empresa afirmou que seria difícil se conectar à subestação do Canal porque o equipamento na subestação é envelhecido e pode exigir uma reconstrução completa

(Exh. SW-1, em 4-5). A Companhia observou que: (1) a interligação à Subestação Peregrina enfrentaria desafios elétricos; e (2) provavelmente exigiria uma longa rota marítima em torno do Cabo Cod, uma vez que a USACE resistiu ao acesso por cabo ao longo do Canal do Cabo Cod (Exh. SW-1, em 4-5).

Portanto, a Companhia ressaltou que, pelas razões acima, eliminou os locais de Carver, Canal e Pilgrim de uma consideração mais aprofundada (Exh. SW-1, em 4-5).

Em relação à Subestação do Condado de Kent de 345 kV, a Companhia afirmou que as rotas offshore e onshore para acessar a subestação teriam desafios de viabilidade (Exh. SW-1, em 4-5). Especificamente, a Companhia observou que a rota onshore encontraria um denso congestionamento de utilidades subterrâneas na estrada, e a rota offshore precisaria evitar outros projetos propostos, limitando assim a área disponível para atividades de instalação (Exh. SW-1, em 4-5).

Por conseguinte, a empresa observou que não procurava a localização do condado de Kent (Exh. SW-1, em 4-5).

Em relação à Subestação Mystic River, a Companhia afirmou que este POI seria a maior distância do OGF em relação a qualquer uma das outras opções que considerou (Exh. SW-1, em 4-5). A empresa alegou que, embora a subestação esteja localizada ao lado do rio Mystic, sua capacidade de rotear cabos offshore do OGF teria vários obstáculos, incluindo a necessidade de evitar o porto de Boston (Exh. SW-1, em 4-5). Em relação à Subestação da Rua K, a Companhia afirmou que esta subestação também exigiria uma longa rota marítima em torno de Cape Cod (Exh. SW-1, em 4-6).

Além disso, a Companhia alega que a Subestação K Street não tinha a capacidade elétrica encontrada na Subestação Mystic, e o local da Subestação K Street é pequeno e difícil de expandir porque é um local industrial ativo (Exh. SW-1, em 4-6). Portanto, a Empresa observou que, pelas razões acima, não buscou os locais da Mystic ou da K Street (Exh. SW-1 em, 4-5 a 4-6).

A tabela a seguir, Tabela 3, resume os desafios descritos pela Empresa para cada uma das opções acima.

Tabela 3: Resumo da viabilidade das opções de POI.

Potencial POI	Impedimento	Descrição
Estação de Comutação Bourne	Distância	A ISO-NE planeja avançar uma alternativa que é uma distância menor para a costa e OGF (Exh. SW-1, em 4-4)
Subestação West Barnstable	Restrição de capacidade	Existem já duas ligações planeadas para este POI (Exh. SW-1, em 4-5)

Tabela 3: Resumo da viabilidade das opções de POI.

Potencial POI	Impedimento	Descrição
Subestação a granel de Falmouth	Restrição de capacidade	Capacidade limitada do circuito (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação Falmouth Tap	ISO-NE Posição na fila, Viabilidade	A empresa planeja usar este POI para o projeto Falmouth Connection (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação Carver	Distância	Mais do dobro da distância à localização em terra em relação a outros POIs considerados (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação Canal	Distância, Equipamento	Exigiria passar a nova estação de Bourne; equipamento envelhecido que pode exigir reconstrução completa (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação do Peregrino	Distância	Longa rota marítima em torno do Cabo Cod (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação do Condado de Kent	Congestionamento	Congestionamento denso de serviços públicos subterrâneos em terra, necessidade de evitar outros projetos propostos offshore (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação Mystic River	Distância	Maior distância do OGF em relação às outras opções (Exh. SW-1, em 4-5)
Subestação K Street	Distância, Equipamento, Restrições de Expansão	Exigiria uma longa rota marítima em torno do Cabo Cod; tamanho pequeno do site, seria difícil de expandir (Exh. SW-1, em 4-6)

A Companhia observou que, além de uma posição favorável na fila ISO-NE, considerou o local de Brayton Point vantajoso pelos seguintes motivos: (1) a robusta infraestrutura de transmissão regional de 345 kV existente e disponível; (2) seu status de brownfield, que reduz os impactos ao meio ambiente natural e permite a revitalização da propriedade para baixo impacto, uso de energia limpa e benefício para a comunidade; (3) a sua localização à beira-mar, que permite o acesso direto à propriedade e ao local da Estação Conversora, evitando assim a perturbação de outras propriedades no acesso ao local; (4) Falta de restrições em matéria de terrenos de conservação e de espaço público no sítio, o que evita a perda de terrenos de conservação e a necessidade de obter aprovações para ultrapassar essas restrições; (5) ausência de uma população de EJ negativamente impactada; e (6) relativamente poucas amateigas residenciais (Exhs. SW-1, em 3-3, 4-6; SW-6, em 2-4 a 2-5; EFSB-CPC-1).

3. Seleção de rotas candidatas

Com Brayton Point selecionado como seu POI preferido, a Companhia afirmou que considerou 14 rotas potenciais do OGF para o POI, determinando a rota proposta que resultaria no menor número de impactos e permitiria a instalação, manutenção e operação de cabos seguros, práticos e de longo prazo em comparação com as alternativas consideradas (RR-EFSB-12(1) em 3, 28). Em relação à OECC, a Companhia afirmou que a identificação desses corredores exigia um planejamento cuidadoso e otimização de rotas no contexto de fatores como riscos físicos offshore, cabos submarinos existentes, áreas de uso econômico e recreativo, áreas marinhas protegidas e pontos de interconexão (Exh. SW-1, em 3-4). A Companhia afirmou que: (1) os perigos físicos podem incluir naufrágios, engenhos explosivos não detonados, outros cabos existentes (e planejados) e obstruções do fundo do mar e subsuperfície; (2) As utilizações económicas ou recreativas podem incluir a pesca comercial ou recreativa, a navegação de recreio e o turismo e a fundação; e (3) áreas protegidas podem incluir áreas protegidas para fins biológicos, culturais ou históricos (Exh. SW-1, em 3-4).

A Companhia sustentou que considerava cuidadosamente: (1) travessias terrestres mais longas em Rhode Island, passando por Middletown, Portsmouth, Little Compton e Tiverton; e (2) rotas mais longas ao largo de Rhode Island através da Passagem Leste e Passagem Oeste da Baía de Narragansett, e através da passagem norte do rio Sakonnet em Portsmouth – sem travessia intermediária (Exh. SW-1, em 3-8). A empresa relatou que também avaliou uma rota apenas de Massachusetts (depois que a rota atravessaria águas federais) que atravessaria Buzzards Bay por cerca de 7,6 milhas e faria landfall em Westport (Exh. SW-1, em 3-8).

A empresa afirmou que identificou potenciais locais de desabamento usando nove critérios: (1) terrenos disponíveis para atividades de HDD e infraestruturas permanentes de transição offshore-on-shore necessárias; (2) corredores de largura suficiente para acomodar a instalação do banco de dutos e bueiros; (3) profundidades de água suficientes para acomodar batelões de apoio no local de saída do HDD; (4) evitar infraestruturas existentes que inviabilizariam a construção; (5) evitar ou minimizar os impactos da construção para o público; (6) evitar materiais perigosos e locais de contenção ambiental em Brayton Point; (7) Prevenção de riscos de exposição a cabos; (8) Evitar ou minimizar os impactos nas zonas húmidas; (9) evasão ou

minimização dos impactos nas populações de EJ; e (10) minimização do comprimento total da rota terrestre equilibrada com a prevenção de impactos adversos (Exh. SW-1, em 4-11).

Por fim, a Companhia afirmou que decidiu por uma rota que iria correr para o norte até o rio Sakonnet, fazendo landfall intermediário subterrâneo na Ilha Aquidneck em Rhode Island, e depois prosseguir subterrâneo através da Ilha Aquidneck até Mount Hope Bay (Company Brief aos 16; Exh. SW-1, em 3-10). A Companhia observou que, ao entrar em Mount Hope Bay, o OECC proposto diverge em duas abordagens alternativas e locais de deslizamento de terra, a Rota do Rio Lee e a Rota do Rio Taunton – as Rotas Alternativas Preferidas e Percebidas da Empresa, respectivamente (Exh. SW-1, em 3-5). A Companhia avançou as duas rotas candidatas para a fase de pontuação da análise de rotas (Exh. SW-1, em 4-11). A Companhia alegou que as rotas do Cabo Onshore estavam diretamente ligadas aos alinhamentos da rota do Cabo de Exportação Offshore, ao local do landfall e ao POI (Exh. SW-1, em 3-8). A Empresa afirmou que ambas as rotas candidatas incluiriam a instalação das mesmas linhas de transmissão subterrâneas de HVAC que transmitiriam a energia convertida da Estação Conversora HVDC para o POI na Subestação National Grid Brayton Point 345 kV existente, aproximadamente 0,2 milhas ao sul da Estação Conversora HVDC proposta (Exh. SW-1, em 4-12).

A Companhia destacou que, dentro do universo de rotas de cabo offshore e onshore consideradas, havia apenas uma rota apenas em Massachusetts (ou seja, uma rota que não entrava em Rhode Island depois de deixar as águas federais) (Exh. SW-1, em 3-7). A Companhia observou que a rota atravessaria a Baía dos Urubus nas águas do estado de Massachusetts por cerca de 7,6 milhas, faria landfall em Horseneck Beach ou no Rio Westport em Westport, depois seguiria para o norte ao longo da Rota 88 por aproximadamente doze milhas através de Westport e até a interseção com a State Route 6 (Exh.

SW-1, em 3-9, 4-8). De acordo com a empresa, a rota seguiria na direção oeste, seguindo a State Route 6 por 1,2 milhas até Fall River e depois até a parcela Ferry Street, também em Fall River (Exh. SW-1, em 3-9).

A empresa relatou que ambas as opções de landfall para esta rota apenas de Massachusetts são problemáticas (Exh. SW-1, em 4-8). A empresa afirmou que a opção Horseneck Beach exigiria a suspensão do cabo da ponte levadiça existente ou a utilização de HDD para atravessar sob o rio Westport – o primeiro é tecnicamente inviável e o segundo é inviável devido à presença

de pântanos e imóveis residenciais adjacentes (Exh. SW-1, em 4-8). A empresa alegou que a opção do rio Westport é problemática porque: (1) exigiria a colocação de um cabo até o rio Westport, que é um habitat produtivo de enguias e moluscos, e também um local popular para barcos de recreio; (2) haveria uma escassez de pontos de desabamento devido a pântanos adjacentes a propriedades residenciais e à falta de estradas ou estacionamentos adequados; e (3) a área a oeste da Rota 88 é designada como Distrito Histórico Local (Exh. SW-1, em 4-8).

As Tabelas 4A e 4B, e a Figura 3, abaixo, listam e retratam (respectivamente) o universo de rotas de Cabo Offshore e Onshore consideradas pela Companhia.

Quadro 4A: Rotas de cabos offshore e onshore consideradas.

Categoria de Rota	ID da rota	Descrição do Percurso	1º Landfall Intermediário	2º Landfall Intermediário	Ponta Brayton Desabamento de terra
Rio Sakonnet com travessia intermediária em terra de Portsmouth	1	Rio Sakonnet para Boyds Ln. para RWU	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	RWU (Portsmouth, RI)	Rio Lee
	2	Rio Sakonnet para Boyds Ln. para Montaup Country Club	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	Montaup Country Club (Portsmouth, RI)	Rio Lee
	3	Rio Sakonnet para Boyds Ln. para RIDEM/Aquidneck Land Trust	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	DEM/Aquidneck Land Trust (Portsmouth, RI)	Rio Lee
	4	Rio Sakonnet para Boyds Ln. para o Monte. Ponte da Esperança	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	Ponte Mt. Hope (Portsmouth, RI)	Rio Lee
	5	Rio Sakonnet para Boyds Ln. para RWU	Boyds Ln. (Portsmouth, RI)	RWU (Portsmouth, RI)	Rio Taunton
Rotas offshore para Ponta Brayton	6	Rio Sakonnet norte	-	-	Rio Lee
	7	Passagem Leste da Baía de Narragansett	-	-	Rio Lee
	8	Passagem Oeste da Baía de Narragansett	-	-	Rio Lee
Rotas com RI intermediário em terra	9	Second Beach, Paradise Ave., & Rte. 138 a RWU	Segunda Praia (Middletown, RI)	RWU (Portsmouth, RI)	Rio Lee
	10	Segunda Praia, Avenida Paraíso, & Rte. 138 até Mt. Hope Bridge	Segunda Praia (Middletown, RI)	Ponte Mt. Hope (Portsmouth, RI)	Rio Lee

Categoria de Rota	ID da rota	Descrição do Percurso	1º Landfall Intermediário	2º Landfall Intermediário	Brayton Ponto Landfall
travessia contornando o rio Sakonnet	11	Second Beach, Mitchell's Ln., & Rte. 138 para RWU	Segunda Praia (Middletown, RI)	RWU (Portsmouth, RI)	Rio Lee
	12	Rte. 77, Rte. 177, Fish Rd., & Souza Rd. à Escuna Dr.	Ponto de quebra-mar (Pouco Compton, RI)	Dr. Escuna (Tiverton, RI)	Rio Lee
	13	South Shore Beach, Rte. 81, Rte. 177, Fish Rd., & Souza Rd. à Escuna Dr.	South Shore Beach (Pequena Compton, RI)	Dr. Escuna (Tiverton, RI)	Rio Lee
Massachusetts - rota única	14	Horseneck Beach, Rte. 88, Rte. 6, Brayton Ave., & S. Main St. para Ferry St.	Praia Horseneck (Westport, MA)	Ferry St. (Rio Fall, MA)	Rio Taunton

Quadro 4B: Rotas por cabo offshore e onshore consideradas continuadas.

Categoria de Rota	ID da rota	Comprimento em milhas							Total
		Offshore				Em terra			
		Águas federais	RI águas estatais	Mestrado águas estatais	Total	RI Competência jurisdici	Mestrado Competência jurisdici	Total	
Rio Sakonnet com travessia intermediária em terra 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
Rotas offshore para 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
Rotas com travessia intermediária em terra contornando o rio 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 - rota única	14	83.8	0	7.6	91.4	0	17.3	17.3	108.7

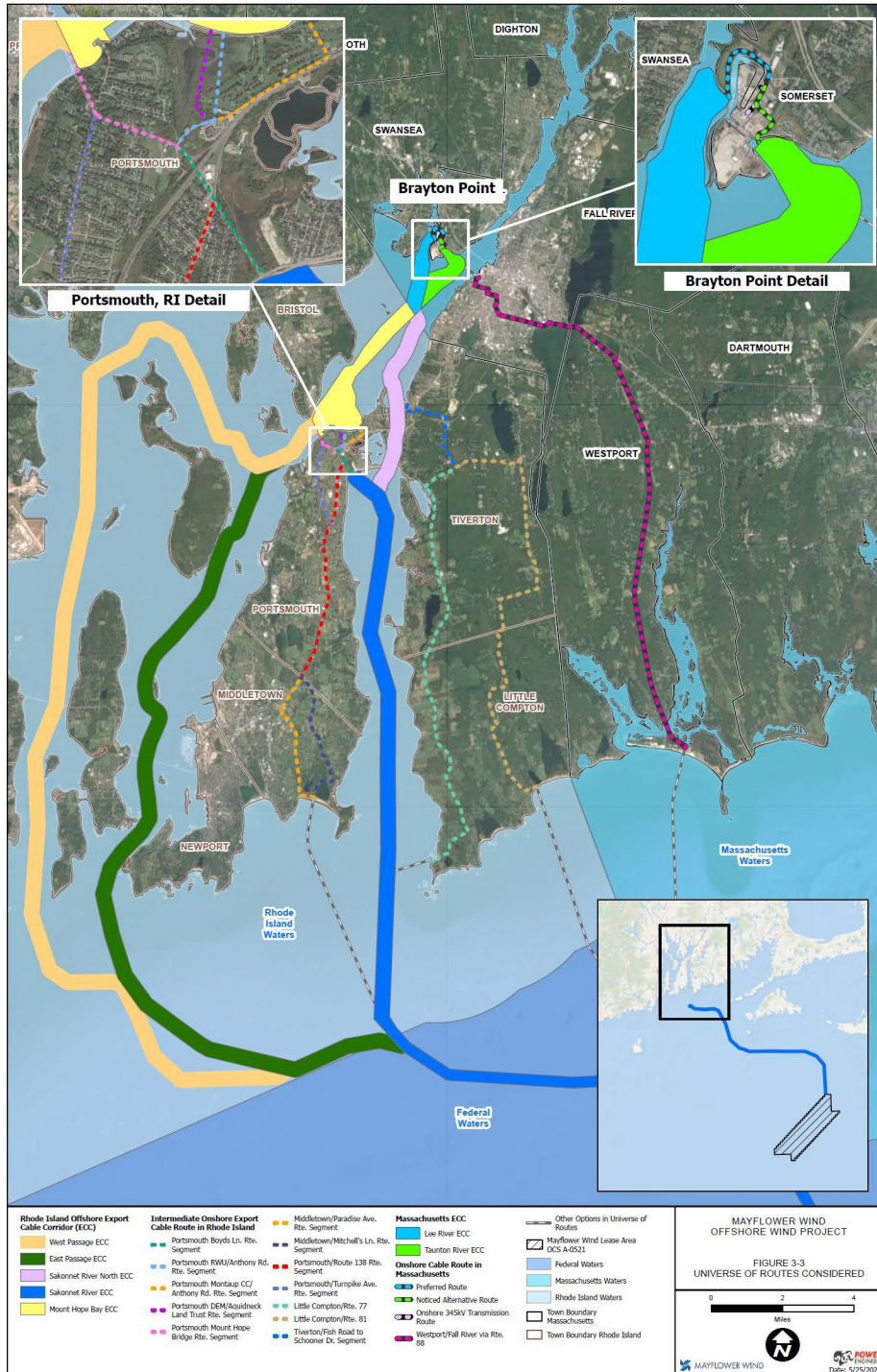
Notas (para os quadros 4A e 4B): Os números podem não ser calculados com precisão devido a arredondamentos.

^a Os quadros resumem 14 rotas de cabos de exportação consideradas, muitas das quais foram selecionadas. A lista captura uma matriz representativa de combinações de segmentos de rotas consideradas pela Companhia.

^b O comprimento da rota de cabos de exportação offshore em águas federais está sujeito a ajustes com base na seleção do(s) local(is) final(is) OSP a partir das posições WTG/OSP definidas na Área de Arrendamento em águas federais. Isso não afetará os comprimentos das rotas de cabos em águas estaduais do RI ou águas estaduais de MA ou quaisquer comparações de rotas apresentadas aqui.

Fonte: Exh. SW-1, em 3-7.

Figura 3: Universo de rotas consideradas pela empresa.



Fonte: Exh. SW-2, Anexo A, Parte 2, em 1.

4. Sites da Estação Conversora

Além do local de Brayton Point, a Companhia também considerou uma parcela industrial de 8,28 acres – a parcela Ferry Street – no cruzamento das ruas Almond e Ferry em Fall River (Exh.

SW-1, em 3-9, 4-10). A Companhia salientou que uma estação de conversão neste local poderia ligar-se a Brayton Point através de cablagem submarina através da foz do rio Taunton, a sul da Ponte Interestadual 195 Braga; uma travessia da Ponte de Braga não é tecnicamente viável (Exh. SW-1, em 3-9 a 3-10). No entanto, a empresa relatou que uma rota submarina sob o rio Taunton – correndo sob um canal federal de navegação/navegação – se estenderia por aproximadamente 1,3 milhas, provavelmente estendendo o comprimento de um único HDD contínuo (Exh. SW-1, em 3-10). A empresa afirmou que isso exigiria a implementação de técnicas suplementares de instalação de cabos offshore para enterrar o restante do cabo de exportação dentro do rio Taunton, resultando em perturbação da instalação no leito do rio (Exh. SW-1, em 3-10). A Companhia ressaltou que a parcela da Ferry Street também é problemática devido à sua localização em uma área densa, industrial/comercial/residencial que inclui uma população EJ (Exh. SW-1, em 4-10).

A empresa afirmou que o site Brayton Point Converter Station, tinha várias vantagens: (1) proximidade com o POI Brayton Point; (2) Terrenos disponíveis; (3) ligação robusta à rede de transporte regional; (4) Estatuto de zonas industriais abandonadas; (5) bom acesso e saída; (6) Adequação global; e ainda (7) um contrato de arrendamento celebrado e comunicações positivas com o proprietário do terreno (Exh. SW-1, em 4-10).

Em suma, a Companhia afirmou que o pacote da Ferry Street foi indeferido em favor do site Brayton Point (Exh. SW-1, em 4-10). A Companhia afirmou ainda que, entre o universo de potenciais rotas de cabos onshore, escolheu duas rotas que avançou para a fase de pontuação da análise de rotas (Exh. SW-1, em 4-11).

5. Análise de Rotas e Pontuação

A empresa afirmou que analisou as opções de rota do rio Lee e do rio Taunton (do landfall ao POI) usando dois tipos de critérios (Exh. SW-1, em 4-12). O primeiro tipo, critérios ambientais desenvolvidos, incluiu: (1) presença de unidades residenciais ao longo do percurso; (2) presença de recetores sensíveis; (3) potencial de congestionamento do tráfego; (4) presença de recursos

(5) presença de recursos arqueológicos; e (6) potencial de contaminação subsuperficial (Exh. SW-1, em 4-12). O segundo tipo, os critérios relativos ao ambiente natural, incluía: (1) a presença de zonas de risco de inundação e de recursos de zonas húmidas; (2) presença de habitats de espécies raras enumerados pelo Estado; (3) proximidade do abastecimento público de água; (4) utilização do artigo 97.º - Terras jurisdicionais; e (5) necessidade de remoção de árvores (Exh. SW-1, em 4-12 a 4-13).

A Empresa afirmou que atribuiu valores ponderados a critérios individuais relacionados ao ambiente desenvolvido e natural com base em seu julgamento profissional e experiência de localização para garantir que os resultados de pontuação refletissem a importância de cada critério respetivo (Exh. SW-1, em 4-13). De acordo com a Companhia, os critérios foram desenvolvidos com base nos objetivos de roteamento da Companhia, considerações ambientais e feedback de consultas com órgãos estaduais e autoridades municipais (Exh. SW-1, em 4-13). A Companhia desenvolveu uma escala de 1 a 3 para ponderação dos critérios, sendo 1 o menor peso e 3 o maior para refletir a importância relativa de cada critério (Exh. SW-1, em 4-13). A Empresa atribuiu: (1) um peso de 3 às Unidades Residenciais e Potencial de Congestionamento de Tráfego; (2) um peso de 2 para Recetores Sensíveis, Áreas de Risco de Inundação e Zonas Húmidas, Habitat de Espécies Raras, Artigo 97.º - Terras Jurisdicionais e Remoção de Árvores; e (3) um peso de 1 para Recursos Históricos e Arqueológicos, Potencial de Contaminação Subsuperficial e Abastecimento Público de Água (Exh. SW-1, em 4-13).

A Empresa afirmou que avaliou cada critério com base em dados brutos (dados de campo e on-line coletados e mapeamento) para cada Rota Candidata e identificou a Rota Candidata que teve a maior pontuação (Exh. SW-1, em 4-17). A Companhia sustentou que as pontuações brutas das rotas eram então comparadas com o número da rota mais bem pontuada para chegar a uma "pontuação de rácio" para cada Rota Candidata; os escores da razão estavam em uma escala de 0 a 1 (Exh. SW-1, em 4-17 a 4-18). A Companhia explicou que às rotas foi atribuída uma fração em relação a essa rota mais ponderada, por exemplo, para o critério de unidade residencial, se a rota X tivesse uma pontuação de 4, a rota Y tivesse uma pontuação de 8 e a rota Z tivesse uma pontuação de 16, então as pontuações de razão seriam: $X = 0,25$, $Y = 0,5$ e $Z = 1,0$, respetivamente (Exh. SW-1, em 4-18). Assim, a Companhia enfatizou que a menor pontuação de rácio equivale ao menor potencial de impacto (Exh SW-1, em 4-18).

Como passo seguinte, a Empresa multiplicou a pontuação do rácio para cada critério pelo

seu peso atribuído para produzir uma pontuação ponderada que refletisse a importância relativa do critério (Exh.

SW-1, em 4-18). Para cada Rota de Candidato, a análise da Empresa gerou: (1) uma "pontuação total do rácio" – somando todas as pontuações individuais do rácio dos critérios de pontuação; e (2) uma "pontuação ponderada total" – somando todas as pontuações ponderadas individuais dos critérios de pontuação (Exh. SW-1, em 4-18). A Empresa afirmou que as pontuações ponderadas totais foram então classificadas de baixa para alta para identificar a "classificação" de uma determinada Rota Candidata (Exh. SW-1, em 4-18). A Companhia voltou a afirmar que a menor pontuação ponderada equivale ao menor potencial de impacto (Exh. SW-1, em 4-18).³⁶

A Tabela 5, abaixo, apresenta os resultados da pontuação ambiental da Companhia – as pontuações brutas, rácias e ponderadas – para as Rotas Alternativas Preferidas e Observadas, levando em consideração a Variação Notada.

³⁶ A Companhia enfatizou que a Variação Percebida do Projeto, que facilitaria a entrega de uma estimativa adicional de 1.200 MW de energia limpa renovável por meio do "dimensionamento correto" de certas instalações (principalmente trincheiras e condutas para cabos de transmissão subterrânea em terra) para minimizar quaisquer impactos prováveis de localização, custo, comunidade e meio ambiente, não impactou a pontuação dos critérios (Exh. SW-1, em 4-19).

Tabela 5: Escores brutos, razão e ponderados das rotas candidatas.

Nome da rota			Brayton Point – Rio Lee	Brayton Point – Rio Taunton
		Ponto Final da Rota do Local de Landfall	Rio Lee HVDC Estação Conversora	Rio Taunton HVDC Estação Conversora
		Comprimento, milhas	0.6	0.4
Crêterios de pontua�o	Peso	Tipo de pontua�o		
Unidades Residenciais	3	Cru	0.00	0.00
		Rácio	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Recetores sensíveis	2	Cru	0.00	0.00
		Rácio	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Potencial de congestionamento de tráfego	3	Cru	1.00	2.00
		Rácio	0.50	1.00
		Ponderado	1.50	3.00
Recursos Históricos	1	Cru	1.00	1.00
		Rácio	1.00	1.00
		Ponderado	1.00	1.00
Recursos Arqueológicos	1	Cru	0.00	0.00
		Rácio	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Potencial para encontrar subsuperfície Contamina�o	1	Cru	4.00	4.00
		Rácio	1.00	1.00
		Ponderado	1.00	1.00
Subtotal – Ambiente Humano (pontua�o ponderada)			3.50*	5.00
Zonas de Risco de Inunda�o e Zonas Húmidas	2	Cru	0.03	0.04
		Rácio	0.75	1.00
		Ponderado	1.50	2.00
Habitat de espécies raras listado pelo Estado	2	Cru	0.00	0.00
		Rácio	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Abastecimento Público de �gua	1	Cru	0.00	0.00
		Rácio	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Artigo 97.� áreas jurisdicionais	2	Cru	0.00	1.00
		Rácio	0.00	1.00
		Ponderado	0.00	2.00
Remo�o de �rvores	2	Cru	0.00	0.00
		Rácio	0.00	0.00
		Ponderado	0.00	0.00
Subtotal – Ambiente Natural (pontua�o ponderada)			1.50	4.00
Pontua�o do rácio total			3.25*	5.00
Pontua�o ponderada total			5.00*	9.00
Classifica�o (sem considera�o de custos)			1	2

*Note que as pontua es ponderadas subtotal e total, bem como a pontua o da raz o total, para a Rota do Rio Lee foram calculadas incorretamente pela Empresa, embora a classifica o tenha permanecido a mesma independentemente disso. O quadro reflete as corre es efetuadas pelo pessoal da Siting Board.

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

A Companhia avaliou as porções de landfall de duas rotas candidatas e afirmou que a Rota do Rio Lee era a mais viável das duas e, portanto, sua Rota Preferencial (Exh. SW-1, em 4-9). A Companhia observou que as principais vantagens da Rota do Rio Lee incluíam: (1) boa saída e elevação; (2) proteção por uma linha costeira blindada; e (3) evitar o canal principal de navegação na Baía de Mount Hope, e o canal de navegação e bacia de viragem na foz do rio Taunton (Exh. SW-1, em 4-9).

A Companhia observou que as desvantagens do local de landfall da Rota do Rio Taunton, incluindo: (1) dificuldade em manter a distância de separação entre os Cabos de Exportação Offshore dentro de canais de navegação federais e privados ativos; (2) um canal de navegação de manutenção privada, bacia de viragem e cais seriam afetados durante a colocação de cabos; (3) a proximidade da rota com o Farol Borden Flats, que está inscrito no Registo Nacional de Lugares Históricos; (4) a presença de Borden Flats, onde existem profundidades de águas pouco profundas, que podem resultar em danos nos cabos devido à utilização de embarcações offshore de calado mais profundo; e (5) operações de HDD na proximidade de um riacho de maré e ecossistema de sapal, e Brayton Point Beach (Exh. SW-1, em 4-9).

A empresa relatou que o equipamento de construção da abóbada de transição mar-costa e as operações de preparação para a Rota do Rio Taunton estariam localizados imediatamente ao sul e ao largo da Praia de Brayton Point, portanto, as propriedades residenciais provavelmente sofreriam maiores impactos visuais e de ruído durante a construção, em comparação com o trabalho realizado para a Rota do Rio Lee (Exh. SW-1, em 4-9). Além disso, a empresa enfatizou que a Rota do Rio Taunton, em comparação com a Rota do Rio Lee, teria uma residência mais próxima tanto do projeto geral de construção quanto do local do HDD, a cerca de 680 metros de distância e 1.345 metros de distância, respectivamente (Exh. SW-1, em 5-18). Uma desvantagem adicional da Rota do Rio Taunton, como enfatizado pela Empresa, foi que ela impactaria a Brayton Point Road, que fornece acesso para operações comerciais e industriais em Brayton Point, enquanto a Rota do Rio Lee não afetaria as vias públicas ou o acesso ao local de Brayton Point (Exh. SW-1, em 4-36). Consequentemente, a Companhia apontou que os custos de construção seriam menores para a Rota do Rio Lee (Exh. SW-1, em 4-36). A Tabela 6, abaixo, apresenta uma comparação resumida das opções de Lee River e Taunton River Route.

Tabela 6: Comparação das Opções de Landfall do Rio Lee e do Rio Taunton.

Fator	Brayton Point – Rio Lee	Brayton Point – Rio Taunton
Espaço adequado para HDD em terra	Sim	Sim
Acesso a vias/vias públicas	Sim	Sim
Conflitos com áreas de cabos offshore existentes	Não	Potencial
Potencial de impactos ambientais	Baixo	Baixo
Impactos na navegação/transporte marítimo	Não	Sim
Proximidade com a comunidade residencial	O mais distante dos dois	O mais próximo dos dois
Impacto rodoviário	Não	Sim
Retido para análise de roteamento	Sim	Sim

Fonte: Exh. SW-1, em 4-10, 5-18.

O SCW também avaliou as porções OECC das duas rotas candidatas. A avaliação da empresa sobre o OECC concentrou-se nas opções da Rota do Rio Lee e do Rio Taunton dentro das águas de Massachusetts (Exh. SW-1, em 4-1). A Companhia utilizou vários critérios na sua avaliação do OECC apresentado (Exh. SW-1, em 4-21, 4-27 a 4-28). A Tabela 7, abaixo, lista esses critérios e descreve como eles foram aplicados, enquanto a Tabela 8 fornece uma comparação resumida dos OECCs.

Tabela 7. Os Critérios de Avaliação OECC da Empresa e Aplicação de Critérios.

Critérios	Aplicação
Comprimento da rota do cabo	Minimizar o comprimento do cabo reduziria o número de emendas offshore e, assim, reduziria os custos (Exh. SW-1, em 4-23). A opção Lee River Route seria mais curta (Exh. SW-1, em 4-23).
Profundidade da água	Profundidades de água superiores a 20 pés seriam mais adequadas para acomodar os vasos de assentamento de cabos que provavelmente serão utilizados para o Projeto (Exh. SW-1, em 4-21). Profundidades mais rasas são viáveis, mas podem exigir equipamentos de instalação especializados (<u>ou seja</u> , batelão de assentamento de cabos de calado raso) (Exh. SW-1, em 4-21). Devido à semelhança nas profundidades de água para ambas as rotas, nenhuma delas é favorecida em termos de profundidade da água (Exh. SW-1, em 4-23).
Condições dos fundos marinhos	<u>Ondas de areia e sedimentos altamente móveis</u> : A Companhia não favoreceu nenhuma das rotas (Exh. SW-1, em 4-24). <u>Campos de pedregulhos/pedregulhos</u> : Alguns pedregulhos de superfície foram identificados ao longo de ambas as opções de OECC (Exh. SW-1, em 4-24). Portanto, a Companhia considerou as rotas equivalentes neste fator.

Critérios	Aplicação
	<p><u>A rota deve ser perpendicular, ou quase perpendicular, a quaisquer grandes encostas do fundo do mar:</u> A Companhia encontrou encostas íngremes do fundo do mar para a Rota do Rio Taunton associadas aos flancos dragados do canal de navegação (Exh. SW-1, em 4-24).</p> <p><u>Acumulação rasa de gás:</u> A Rota do Rio Taunton atravessa uma área maior de acumulação de gás raso mapeada do que a opção Rota do Rio Lee, o que poderia significar riscos geológicos enterrados e, portanto, representando risco para o desempenho do cabo e integridade a longo prazo (Exh. SW-1, em 4-24).</p> <p><u>Sedimentos com baixa condutividade térmica:</u> A condutividade térmica dos sedimentos é relevante para o desempenho dos cabos e integridade a longo prazo. A empresa identificou sedimentos com conteúdo orgânico e, portanto, baixa condutividade térmica em amostras retiradas das rotas do rio Taunton e do rio Lee (Exh. SW-1, em 4-24). A Companhia considerou as rotas como equivalentes neste fator (Exh. SW-1, em 4-24).</p>
Perigos antropogénicos	<p><u>Cabos planejados/existentes:</u> A empresa espera que ambas as rotas evitem cruzar cabos e/ou dutos existentes dentro das águas do estado de Massachusetts (Exh. SW-1, em 4-25).</p> <p><u>Boias de navegação:</u> Não existem boias de navegação ou boias de monitorização da qualidade da água do Departamento de Gestão Ambiental de Rhode Island ("RIDEM") ao longo da Rota do Rio Lee, enquanto existem quatro boias mapeadas dentro da Rota do Rio Taunton (Exh. SW-1, em 4-25).</p> <p><u>Volume ou densidade de detritos antropogénicos:</u> Segundo a Companhia, as rotas são equivalentes (Exh. SW-1, em 4-25).</p> <p><u>Volume ou densidade da Atividade de Pesca de Fundo:</u> De acordo com a Companhia, as rotas são equivalentes (Exh. SW-1, em 4-26).</p> <p><u>Dragagem:</u> A Rota do Rio Taunton atravessaria um canal de navegação dragado que corre ao longo da costa oriental da Baía do Monte Esperança e no Rio Taunton (Exh. SW-1, em 4-26). Portanto, a Companhia preferiu a Rota do Rio Lee.</p> <p><u>Naufrágios e relevos paleo:</u> Como as áreas de evasão potenciais identificadas se sobrepõem, a Companhia considera as rotas equivalentes (Exh. SW-1, em 4-26).</p>

Crítérios	Aplicação
Recursos do Plano de Gestão dos Oceanos	O Projeto não está localizado em ou adjacente a qualquer Uso Especial, Sensível e Único ("SSU") ou Dependente da Água ("WDU") designado pelo estado dentro das águas do estado de Massachusetts (Exh. SW-1, em 4-27 a 4-28). A Companhia considerou as rotas equivalentes (Exh. SW-1, em 4-28).
Outros Recursos Ambientais	Ambas as opções atravessam áreas mapeadas de adequação de moluscos (Exh. SW-1, em 4-28). A opção Lee River Route atravessa o habitat adequado de Quahog enquanto a opção Taunton River Route atravessa habitat adequado para o Quahog e American Oyster (Exh. SW-1, em 4-28).

Tabela 8: Comparação sumária dos OECCs.

Caraterísticas	Western (Rio Lee)	Leste (Rio Taunton)
Offshore Lengtha	2.1 milhas	2.4 milhas
Profundidades Mínimas da Águab	0 pés a -16 pés	0 pés a -16 pés
Ondas de areia presentes (S/N)	N	N
Sedimentos altamente móveis presentes (S/N)	N	N
Encostas íngremes do fundo do mar presentes (s/n)	N	Y
Campos de pedregulhos/pedregulhos presentes (s/n)	Y	Y
Gás raso presente (S/N)	Y	Y
Cabos e Pipelines Planejados e Existentes (S/N)	N	Y
Boias atracadas	0	4
Canal dragado (S/N)	N	Y
Naufrágios e Paleolandforms	3	3
Usos Recreativos	N	Y

^a Comprimento mostrado é para cada segmento de rota dentro das águas da Commonwealth. As duas opções ECC estão co-localizadas para uma grande parte do comprimento total do ECC, diferindo apenas na rota na aproximação ao landfall em Brayton Point.

^b O perfil de profundidade da água e as tendências batimétricas ao longo do ECC de Brayton Point foram determinados em inquéritos em 2020 e 2021. A profundidade da água é relativa ao MLLW.

^c Os cabos e condutas existentes aqui referidos referem-se apenas aos que se encontram em águas estatais. Os cabos e oleodutos existentes aqui referenciados referem-se à área de cabos mapeados perto de Brayton Point Beach, que se espera que sejam evitáveis por micro-roteamento dentro do ECC, mas são notados devido à proximidade.

Fonte: Exh. SW-1, em 4-27.

6. Diversidade Geográfica

A empresa afirmou que selecionou apenas duas abordagens alternativas para Brayton Point devido ao tamanho relativamente pequeno e escopo de possíveis abordagens para a península de Brayton Point

(Resumo da empresa em 90-91). A Companhia indicou que essas duas abordagens, além das potenciais rotas de cabo onshore associadas à Estação de Conversor, fornecem uma medida de diversidade geográfica que é consistente com os padrões e precedentes da Siting Board (Exh. SW-1, em 4-20; Tr. 3, 424 a 431). A empresa explicou ainda que, dada a área geográfica relativamente pequena da propriedade Brayton Point, semelhante a um ambiente urbano, a diversidade não se mede através da distância física (Company Brief at 91). Em vez disso, a empresa sustenta que se baseia nos diferentes graus de impacto ambiental e custo associados a locais alternativos de desabamento e rotas de cabos terrestres para a estação de conversão (Company Brief at 91).

7. Custo

A Companhia afirmou que considerou uma variedade de fatores na avaliação dos custos da rota, incluindo comprimento da rota, servidões, cobertura superficial e densidade de utilidades subsuperficiais existentes (Exh. SW-1, em 4-36). A Companhia observou que procurou minimizar os custos sempre que possível, consistente com outras considerações, como a construtibilidade e a minimização ambiental impacto (Exh. SW-1, em 4-36). De acordo com a Companhia, um dos principais fatores que reduziram o custo de sua Rota Preferencial, em comparação com a Rota Alternativa Observada, foi a colocation com atividades comerciais existentes (Exh. SW-1, em 4-36). A Companhia alegou que os Cabos de Exportação Offshore precisariam ser instalados a uma profundidade mínima de dez metros abaixo da elevação inferior dos canais dragados existentes, criando maior custo para a Rota Alternativa Percebida (Exh. SW-1, em 4-36). Consequentemente, a Companhia apontou que os custos de construção seriam menores para sua Rota Preferencial (Exh. SW-1, em 4-36).

A Companhia afirmou que um segundo fator que reduziu o custo de sua Rota Preferencial foi sua colocação com a National Grid ROW (Exh. SW-1, em 4-37). A Companhia alegou que a Rota Alternativa Observada, por outro lado, atravessa a Linha de Rede Nacional existente para chegar ao local da Estação Conversora HVDC, o que introduziria coordenação e custo adicionais em relação às servidões e requisitos de construção (Exh. SW-1, em 4-37).

8. Fiabilidade

A Companhia afirmou que avaliou a confiabilidade de sua Rota Preferencial e Rota Alternativa Notada (Exh. SW-1, em 4-37). A Empresa sublinhou que: As rotas de cabos terrestres para o local da Estação Conversora HVDC utilizariam a instalação subterrânea para as suas Rotas Alternativas Preferidas e Notadas; e, portanto, além de uma ligeira diferença no comprimento, não houve diferenças de confiabilidade entre sua Rota Preferida e a Rota Alternativa Percebida (Exh. SW-1, em 4-37). A empresa destacou ainda que, embora o aumento do comprimento pudesse aumentar o risco de falhas potenciais, neste caso, os comprimentos das rotas eram semelhantes o suficiente para que isso não resultasse em nenhuma diferença significativa na confiabilidade (Exh. SW-1, em 4-37).

A Companhia afirmou que a Rota Alternativa Percebida (Rota do Rio Taunton) provavelmente apresentaria maiores riscos à integridade de um cabo submarino enterrado (Exh. SW-1, em 4-37). Por exemplo, a empresa explicou que a opção atravessava um canal de navegação dragado e uma bacia de viragem (Exh. SW-1, em 4-37). Além disso, a empresa afirmou que a Rota do Rio Taunton cruzou uma área maior de acumulação de gás raso mapeada do que a Rota do Rio Lee, potencialmente ocultando riscos geográficos enterrados e representando risco adicional para o desempenho do cabo e integridade a longo prazo (Exh. SW-1, em 4-37). A Companhia ressaltou que a redução do risco de integridade dos Cabos de Exportação Offshore ou da exposição a outros impactos de terceiros é primordial para manter a confiabilidade dos Cabos de Exportação Offshore e, por extensão, a confiabilidade do Projeto (Exh. SW-1, em 4-37).

9. Conclusão da empresa sobre a seleção de rotas

A Companhia argumenta que seu processo de seleção de rotas abordou de forma abrangente os padrões do Siting Board para instalações de energia (Exh. SW-1, em 4-37). Ao descrever seu processo, a Companhia enfatizou que: (1) identificou várias rotas como alternativas potenciais para satisfazer a necessidade do Projeto e usou um processo projetado para garantir que nenhuma rota claramente superior fosse negligenciada; (2) comparou sistematicamente as rotas possíveis com base em critérios razoáveis para avaliar os impactos ambientais, o custo e a fiabilidade das alternativas de rotas identificadas; e (3) identificaram Rotas Alternativas Preferidas e Percebidas (Exh. SW-1, em 4-37). A Companhia

argumentou que sua seleção de rotas equilibrava os impactos ambientais, os custos e a confiabilidade, e permitiria que o Projeto atendesse às necessidades identificadas (Exh. SW-1, em 4-37).

A Companhia afirmou que a Rota do Rio Lee iria: (1) facilitar a construção que evita ou minimiza os impactos aos ambientes naturais e desenvolvidos; 2) Ser tecnicamente exequível; e (3) ser ambientalmente mais favorável do que as outras opções consideradas (Exh. SW-1, em 4-37). A Companhia também alega que, à luz das características do local de Brayton Point (ou seja, espaço restrito, locais de aterrissagem viáveis limitados e desejo de evitar riscos ambientais), a Rota do Rio Taunton fornece alguma medida de diversidade geográfica de acordo com os padrões e precedentes do Siting Board (Exh. SW-1, em 4-37).

Nenhuma outra parte comentou a análise de seleção de rotas da Companhia.

C. Análise e Resultados

O Siting Board exige que os candidatos considerem uma gama razoável de alternativas práticas de localização e que as instalações propostas sejam localizadas em locais que minimizem os custos e os impactos ambientais. Em decisões anteriores, o Siting Board considerou que vários critérios eram adequados para identificar e avaliar opções de rotas para linhas de transporte e instalações relacionadas. Esses critérios incluem impactos sobre recursos naturais, impactos no uso da terra, impactos na comunidade, custo e confiabilidade.

NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 16-02/D.P.U. 16-77, em 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, aos 65 anos (2018) ("Woburn-Wakefield"); Boston Edison Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 04-1/D.P.U. 04-5/04-6, em 43-44 (2005) ("Stoughton-Boston"). O Siting Board também considerou que a conceção específica dos métodos de pontuação e ponderação para os critérios escolhidos é uma parte importante de um processo de seleção de rotas adequado. Needham-West Roxbury, com 30, citando Woburn-Wakefield, com 65; Stoughton-Boston em 43-44.

O registro mostra que a Empresa empreendeu uma abordagem sistemática para identificar e analisar potenciais rotas offshore e onshore para o componente de Massachusetts do Projeto. O processo de seleção de rotas da Empresa envolveu as seguintes etapas: identificação de (1) POIs adequados, (2) locais de desembarque, (3) locais de estações de conversão e (4) rotas de cabos offshore e onshore.

A avaliação da empresa identificou, primeiramente, dez POIs. O registro mostra que a escolha da empresa do POI Brayton Point é ideal por vários motivos. Brayton Point: (1) está

situado no topo da fila ISO-NE; (2) minimizaria os impactos ambientais devido ao seu estatuto de terreno abandonado,

que evita o desenvolvimento em locais ambientalmente sensíveis; e (3) inclui uma sólida infraestrutura de transporte regional de 345 kV que proporcionaria uma interligação fiável. Além disso, as outras opções de POI têm desvantagens significativas: a distância é um impedimento para as opções de subestação Bourne, Carver, Canal, Pilgrim, Mystic River e K Street; as opções de subestação West Barnstable e Falmouth Bulk têm restrições de capacidade; a opção Falmouth Tap Substation é menor na fila ISO-NE do que Brayton Point; as opções de subestação Canal e K Street têm restrições baseadas em equipamentos, e a opção K Street Substation tem restrições de expansão; e a opção de subestação do condado de Kent exigiria superar o congestionamento de serviços públicos subterrâneos e evitar outros projetos offshore propostos.

O registro mostra que a empresa então considerou 14 rotas de cabos offshore e onshore entre o POI e o OGF, incluindo rotas que fizeram landfall intermediário em Massachusetts, bem como Rhode Island. O registro mostra ainda que a identificação de rotas de cabos pela Companhia exigiu um planejamento cuidadoso e otimização de fatores, incluindo riscos físicos offshore, cabos submarinos existentes, áreas de uso econômico e recreativo, áreas marinhas protegidas e pontos de interconexão.

Em relação a uma rota apenas de Massachusetts, o registro mostra que seria necessário suspender o cabo de uma ponte levadiça existente (sobre o rio Westport), o que é tecnicamente inviável, ou utilizar HDD para atravessar sob o rio, o que também é inviável devido a impactos inevitáveis em pântanos e residências adjacentes. O registro mostra que a rota escolhida pela empresa Offshore Export Cable atravessaria as águas estaduais de Rhode Island e, em seguida, entraria nas águas do estado de Massachusetts a sudoeste de Brayton Point. Nas águas de Massachusetts, a rota proposta diverge em duas abordagens alternativas e locais de landfall nomeados para os rios a partir dos quais as rotas se aproximam da península de Brayton Point – as rotas dos rios Lee e Taunton. O registro mostra que a Companhia pontuou as Rotas do Rio Lee e Taunton (do landfall ao POI) usando critérios ambientais desenvolvidos e critérios de ambiente natural, e que a Rota do Rio Lee obteve uma pontuação mais favorável do que a Rota do Rio Taunton. O registro mostra que a abordagem da Rota do Rio Lee é preferível por várias razões. A abordagem do Rio Lee: (1) tem boa saída e elevação; (2) esteja protegido por uma linha costeira blindada; (3) evita o principal canal de navegação na Baía do Monte Esperança, bem como o canal de navegação e a bacia de viragem localizados na foz do rio Taunton; e ainda

(4) está mais afastado dos usos residenciais. Embora a opção Taunton River Route tenha uma boa saída, ela tem várias desvantagens importantes, ou seja, dificuldade em manter a distância de separação entre os cabos dentro dos canais de navegação federais e privados ativos, e o canal de navegação de manutenção privada, bacia de viragem e berço seriam impactados durante a colocação do cabo.

Em relação aos dois locais considerados para a Estação Conversora, o registro mostra que a opção escolhida pela Companhia – Brayton Point – é preferível. Brayton Point fica a apenas 0,2 milhas ao norte do POI. Existem desvantagens significativas associadas à parcela alternativa da Ferry Street em Fall River devido a: (1) sua localização em uma densa área industrial, comercial e residencial que inclui uma população EJ; e (2) a Estação Conversora precisaria se conectar ao POI de Brayton Point por meio de cabeamento submarino, o que provavelmente exigiria a implementação de técnicas suplementares de instalação de cabos offshore e resultaria em perturbação do leito do rio Taunton.

A empresa comparou os impactos em terra das rotas dos rios Taunton e Lee usando pontuação ponderada. O Siting Board já considerou que este tipo de avaliação é aceitável para projetos de transmissão e que a abordagem aqui adotada é razoável e geralmente coerente com o precedente do Siting Board. New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 13-2/D.P.U.

13-151/13-152, aos 38-39 (2014) ("Salem Cables"); New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 12-1/D.P.U. 12-46/12-47, em 45 (2012) ("IRP"); Stoughton-Boston em 43-45. Neste caso, a pontuação ponderada da Companhia empregou critérios tanto para o ambiente desenvolvido quanto para o ambiente natural, tanto para as rotas do rio Lee quanto para o rio Taunton. Os resultados apontam claramente para a Rota do Rio Lee como tendo um impacto menor (pontuação ponderada total de 5,00 versus 9,00).

A empresa também avaliou se o OECC para a Rota do Rio Lee é preferível ao OECC para a Rota do Rio Taunton. O registro mostra que a Lee River Route OECC tem um comprimento mais curto; carece de encostas íngremes do fundo do mar; não tem cabos/conduas planejados/existentes, canais dragados ou utilizações recreativas (todos eles presentes na Rota do Rio Taunton); e sem boias ancoradas (em oposição a quatro para a Rota do Rio Taunton). Na análise subsequente dos impactos do Projeto na Seção VI, o Siting Board avalia os impactos ambientais das rotas dos rios Lee e Taunton.

No que diz respeito ao teste em duas vertentes exigido pelo Siting Board, a Companhia satisfaz com sucesso o primeiro teste porque desenvolveu e aplicou um conjunto razoável de critérios para identificar e avaliar rotas alternativas de forma a garantir que não tinha negligenciado ou eliminado quaisquer rotas que, no cômputo geral, são claramente superiores à rota proposta.

Finalmente, no que diz respeito à segunda ponta, o registro mostra que a Companhia identificou duas rotas de linha de transmissão para Brayton Point que têm diferentes graus de impactos ambientais e custos associados a locais alternativos de desabamento e rotas de cabo terrestre para a Estação Conversora. Dado o tamanho relativamente pequeno e o escopo de possíveis abordagens à península de Brayton Point, o Siting Board conclui, portanto, que as rotas dos rios Lee e Taunton abrangem uma medida de diversidade geográfica.

Assim, com base no processo de seleção de rotas descrito acima, o Siting Board considera que a Companhia: (1) desenvolveu e aplicou um conjunto razoável de critérios para identificar e avaliar rotas alternativas de forma a garantir que não negligenciou ou eliminou quaisquer rotas que sejam claramente superiores ao projeto proposto; e (2) identificou pelo menos duas rotas de linhas de transmissão com alguma diversidade geográfica. Portanto, o Siting Board considera que a empresa demonstrou que examinou uma gama razoável de alternativas práticas de localização, procurando minimizar os custos e os impactos ambientais.

VI. ANÁLISE DOS IMPACTOS DOS PROJETOS

Nas Seções VI.C a VI.E, *infra*, o Siting Board aborda os impactos ambientais e de segurança do Projeto na seguinte sequência: (1) o local de aterrissagem de Cabos de Exportação Offshore; 2) Os cabos terrestres desde o landfall até à estação de conversão e a linha de interligação à rede desde a estação de conversão até ao POI; e (3) a Estação Conversora. Como discutido abaixo, o Siting Board acha que a Rota do Rio Lee (incluindo a Variação Notada) é preferível à Rota do Rio Taunton.

A. Padrão de revisão

Ao implementar o seu mandato estatutário nos termos do G.L. c. 164, §§ 69H e 69J, o Siting Board exige que o peticionário demonstre que a instalação proposta minimiza os custos e os impactos ambientais

assegurando simultaneamente um provisão energético fiável. GCEP em 102; Parque Cidade Vento em 58; New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 10-1/D.P.U. 10-107/10-108, em 39 (2012) ("Condado de Hampden"). Para avaliar a instalação proposta, o Siting Board determina primeiro se o peticionário forneceu informações suficientes sobre os impactos ambientais e potenciais medidas de mitigação para permitir que o Siting Board faça tal determinação. Em seguida, o Siting Board examina os impactos ambientais das instalações propostas e determina: (1) se os impactos ambientais seriam minimizados; e (2) se seria alcançado um equilíbrio adequado entre impactos ambientais contraditórios, bem como entre impactos ambientais, custos e fiabilidade. Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 50-51; Beverly-Salem em 41-42; Sudbury-Hudson, aos 78.

B. Descrição dos elementos do projeto

Para a Lee River Route, a porção offshore (em águas de Massachusetts) tem 2,1 milhas de comprimento, e a Onshore Cable Route tem 0,6 milhas de comprimento, totalizando 2,7 milhas (Exh. SW-1, em 3-5). A Rota do Rio Taunton é de 2,4 milhas (offshore em águas de Massachusetts) e 0,4 milhas em terra, totalizando 2,8 milhas (Exh. SW-1, em 3-6). A Rota do Rio Lee é mais curta do que a Rota do Rio Taunton offshore (e geral), mas mais longa do que a Rota do Rio Taunton em terra. A Companhia propõe a Rota do Rio Lee como a Rota Preferida, e a Rota do Rio Taunton como a Rota Alternativa Notada.

1. Rotas de cabos de exportação offshore e locais de Landfall

O OECC se estende da Área de Arrendamento em águas federais ao sul de Martha's Vineyard até Rhode Island Sound, depois para o norte através do rio Sakonnet, fazendo landfall intermediário subterrâneo na Ilha Aquidneck em Rhode Island, e depois prossegue no subsolo através da Ilha Aquidneck (Company Brief em 16; Exh. SW-1, em 3-10), entrando nas águas do estado de Massachusetts em Mount Hope Bay a sudoeste do landfall em Brayton Point (Exh. SW-1, em 1-12). A SCW pretende manter uma largura OECC entre aproximadamente 1.640 pés a 2.300 pés para permitir

manobrabilidade durante a instalação e manutenção, acomodar locais sensíveis e fornecer área suficiente para ancoragem e aterrissagem (Exh. SW-1, em 4-22).

A Empresa instalará os dois Cabos de Exportação Offshore agrupados e enterrados no fundo do mar sempre que possível (Exh. SW-1, em 5-25). No entanto, a empresa representou que pode precisar instalar os cabos separadamente em águas rasas e perto da aproximação do desabamento (Exhs. SW-1, em 4-22; EFSB-G-11). Nesse caso, a Empresa manterá uma separação adequada (aproximadamente 164 pés de distância) entre os cabos para instalação, enterramento e reparo seguros (Exh. SW-1, em 4-22, 5-25 n.19). Nas travessias de cabos, a Companhia colocava os condutores empacotados diretamente na superfície do fundo do mar coberta por colchões de concreto (Exh. SW-1, em 5-25 n.19).

O Landfall do Projeto ocorreria em Brayton Point em Somerset, onde os dois Cabos de Exportação Offshore desembarcariam através de condutas de HDD e a SCW instalaria TJBs subterrâneos para os Cabos de Exportação Offshore se conectarem aos Cabos Onshore (Exh. SW-5, em 4), incluindo (1) a construção de duas condutas de HDD em landfall, o que exigiria dois poços de saída de HDD; 2) Atividades de abertura de valas em terra para o sistema de condutas revestidas de betão (ou seja, banco de condutas); e ainda (3) construção de abóbadas em locais ao longo do percurso onde segmentos de cabos devem ser emendados. A variação notada implicaria: (1) a construção de duas condutas de HDD adicionais em landfall, o que exigiria dois poços de saída de HDD adicionais; (2) atividades de trincheiras em terra para o sistema de condutas revestidas de betão (ou seja, banco de condutas), que exigiriam escavações aproximadamente 1,0 pé de profundidade; e (3) construção de uma abóbada adicional em locais ao longo da rota onde segmentos de cabo devem ser emendados (Exh. SW-1, em 1-1 n.1). De acordo com a Companhia, a Variação Percebida permitiria apenas uma perturbação do ambiente natural e desenvolvido se um projeto adicional de conector de 1.200 MW fosse implementado (Exh. SW-1, em 1-1 n.1).

Brayton Point é um local industrial cercado por água nos lados oeste, sul e leste do ponto.³⁷ A Brayton Point LLC está em processo de reutilização do antigo poder Brayton Point

³⁷ Não há estruturas residenciais, unidades residenciais, empresas, usos sensíveis do solo,

espaços abertos e terras de conservação e lazer a menos de 300 metros da Rota do Rio Lee e da Variação Percebida (Exh. EFSB-LU-8, em 2). No entanto, Brayton Point Beach e DCR's Brayton Point Wildlife Management Area/Ripley Street Parcel (localizado no Taunton

estação industrial como polo de energia renovável (Exh. EFSB-T-1, em 1). Assim, a empresa está coordenando estreitamente com a Brayton Point LLC em conexão com seus planos gerais de desenvolvimento para o site Brayton Point (Exh. EFSB-T-1, em 1). A SCW também consultou e coordenou diretamente com a Prysmian Projects North America, LLC ("Prysmian") sobre o Projeto Prysmian Brayton Point (EFSB-T-1, em 1).^{38°}

A rota preferida da Companhia (a Rota do Rio Lee) para os Cabos de Exportação Offshore prossegue para nordeste por aproximadamente 2,1 milhas através da Baía do Monte Hope, entrando na foz do Rio Lee em Somerset e faz landfall no lado oeste de Brayton Point (Exh. SW-1, em 4-22). A Rota do Rio Taunton também começaria onde os Cabos de Exportação Offshore entrariam nas águas do estado de Massachusetts em Mount Hope Bay a sudoeste de Brayton Point (Exh. SW-1, em 5-1). Dentro da Baía do Monte Esperança, a Rota do Rio Taunton iria divergir da Rota do Rio Lee, viajando para nordeste e entrando na foz do Rio Taunton no lado leste de Brayton Point (Exhs. SW-1, em 5-1 a 5-2). A Rota do Rio Taunton prossegue para nordeste por aproximadamente 2,4 milhas através do Monte Hope Bay, entrando na foz do rio Taunton no lado leste de Brayton Point em Somerset, perto da linha municipal Somerset-Fall River (Exh. SW-1, em 4-22).

2. Rotas de cabo em terra e interligação à rede

A parte terrestre do Projeto em Massachusetts estaria localizada inteiramente em Brayton Point em Somerset (Exh. SW-5, aos 6). A empresa usaria a tecnologia HDD para fazer landfall para a transição mar-terra, e os Cabos de Exportação Offshore fariam a transição para Cabos Onshore dentro dos TJBs a sudoeste da Estação Conversora para a Rota do Rio Lee e a sudeste da Estação Conversora para a Rota do Rio Taunton (Exh. SW-1, em 5-1). A partir dos TJBs, a Rota do Rio Lee seria encaminhada para o norte e depois para o leste, ao lado de uma estrada de acesso existente por aproximadamente 0,6 milhas até a estação conversora proposta (Exh. SW-1, em 5-1). A instalação de cabos em terra é

Lado do rio de Brayton Point) fica a 200-300 pés de porções onshore e offshore da Rota do Rio Taunton (Exh. EFSB-LU-8, em 3).

³⁸ A Prysmian está fazendo parceria com a Commonwealth e a cidade de Somerset para trazer uma instalação de fabricação de cabos submarinos para Brayton Point (Exh. EFSB-T-1, em 1).

proposto através de trincheiras de corte aberto para acomodar um banco de dutos de concreto enterrado e abóbadas de emenda associadas a uma profundidade de enterramento que varia entre 2,0 pés e 15,0 pés com uma profundidade alvo de 3,0 pés (Exh. SW-1, Tabela 1-2).

A Rota do Rio Taunton também começaria onde os Cabos de Exportação Offshore entrariam nas águas do estado de Massachusetts em Mount Hope Bay a sudoeste de Brayton Point (Exh. SW-1, em 5-1). Dentro da Baía do Monte Esperança, a rota iria divergir da Rota do Rio Lee, viajando para nordeste e entrando na foz do Rio Taunton no lado leste de Brayton Point (Exhs. SW-1, em 5-1 a 5-2). A partir dos TJBs, a Rota do Rio Taunton seria roteada ao longo da Brayton Point Road para o norte, depois para o oeste, seguindo as estradas de acesso existentes e cruzando a National Grid ROW por uma distância total de aproximadamente 0,4 milhas até a Estação Conversora (Exh. SW-1, em 5-1 a 5-2).

A Interligação da Rede entre a Estação Conversora e o POI seria alojada dentro de um banco de condutas de betão semelhante aos Cabos Onshore (Exh. SW-1, em 3-11). O enterramento subterrâneo alvo (ou seja, do topo do banco de dutos enterrado até a superfície do solo) da Interconexão de Rede é 3,0 pés com uma faixa de profundidade de enterramento subterrâneo de 2,0 pés a 15,0 pés (Exh. SW-1, em 1-8). A Companhia indicou que os cabos se interconectariam a um disjuntor no POI fora do prédio da subestação National Grid Brayton Point, bem como se conectariam com cabos de comunicação/fibra e equipamentos de subestação associados (Exh. SW-1, em 3-11). A empresa antecipou que a National Grid irá atualizar a subestação, incluindo uma expansão do edifício da subestação da National Grid para acomodar uma posição adicional da baía do disjuntor, atualizações para duas linhas de transmissão de 115 kV e realocação de postes em um segmento de linha de 345 kV existente em Brayton Point (Exh. SW-1, em 3-11).

3. Estação Conversora

A Companhia observou que o local proposto para a Estação Conversora e sua área circundante (8-10 hectares) seria grande o suficiente para acomodar armazenamento, estacionamento, acesso e saída, e elementos de gestão de águas pluviais (Exh. SW-1, em 1-10). A pegada máxima do pátio da estação conversora será de aproximadamente 7,5 acres (Exh. SW-1, em 1-10). A Empresa encerraria as novas instalações dentro de cercas de segurança e tomaria medidas para garantir a segurança e restringir o acesso à Estação de Conversão ao pessoal autorizado (Exh. SW-1, em 1-10, 5-57). O ACS projetou o

Estação conversora para servir como uma estação não tripulada com pessoal no local periodicamente para inspeções, manutenção e reparos (Exh. EFSB-T-9, em 2).

O pátio da Estação Conversora incluiria os seguintes componentes e equipamentos principais:

(1) Edifício siderúrgico da Estação Conversora; 2) Transformadores de corrente; 3) Transformadores de tensão; 4) Disjuntores; 5) Um transformador auxiliar; 6) Gerador de energia de reserva (para iluminação de emergência e alarmes); (7) edifício de controle (para alojar componentes elétricos); 8) Edifício de armazenagem; 9) Transformador sobresselente; 10) Reservatório de água (para sistema de arrefecimento de recirculação); 11) Separador óleo/água; 12) Transformadores CA; 13) Barra suspensa de aço; 14) Torres de refrigeração; 15) Transformadores de serviço de estação; 16) Ventilação e ar condicionado ("V/AC") (para climatização de edifícios); (17) um mastro relâmpago de 85 pés; 18) Um sistema de gestão de águas pluviais; e (19) acesso, área de estacionamento e área de assentamento (Exhs. SW-1, em 5-57; SW-6, aos 12-12).

C. Impactos do Cabo de Exportação Offshore e Landfall

1. Construção de cabos de exportação offshore

A SCW estimou que a instalação do Cabo de Exportação Offshore exigirá aproximadamente 15 meses (SW-11, aos 1-19). O SCW afirmou que o horário típico de construção seria das 7h00 às 19h00 nos dias úteis e das 9h00 às 19h00 aos sábados e feriados legais (Exh. EFSB- CM-9, em 1). O Estatuto de Controle de Ruído da Cidade de Somerset prevê que horários de construção mais longos são aceitáveis, especificamente das 7h00 às 22h00 nos dias úteis e das 8h00 às 22h00 nos fins de semana ou feriados legais (Exh. EFSB-CM-9, em 1). A empresa observou que coordenaria com a cidade de Somerset para estabelecer cronograma de construção, horários e logística, bem como buscar aprovação quando o trabalho for necessário fora desse horário (Exh. EFSB-CM-9, em 2).

A Companhia prepararia o fundo do mar antes da instalação do cabo, removendo detritos e pedregulhos (Exh. SW-6, aos 13-5). Se necessário, a Companhia realizará uma corrida de grapnel pré-lay para limpar a rota de enterramento de cabos de perigos enterrados, como linhas de amarração abandonadas, fios ou equipamentos de pesca (Exhs. SW-1, em 5-50; SW-6, aos 13-3). Os cabos seriam transportados e instalados a partir de um navio equipado com carrossel (Exh. SW-6, aos 13-6). O SCW teria como alvo uma profundidade de enterramento de cabos de

aproximadamente 6,0 pés abaixo do fundo do mar estável (com uma faixa de profundidade de 3,2 a 13,1 pés) para proteger os cabos de potenciais ataques de âncoras ou atividades de pesca (Exh. SW-6, aos 13-3).

De acordo com a SCW, com base em seu entendimento atual das condições do fundo do mar, o enterro dos Cabos de Exportação Offshore agrupados em águas estaduais de Massachusetts usaria principalmente uma barcaça ancorada em Mount Hope Bay e no Rio Lee, e tecnologia de trenó a jato mais longe no mar (Exh. SW-6, aos 13-6). A barcaça seria configurada e equipada com a(s) bobina(s) de cabo, um trenó a jato e outras ferramentas de enterramento (Exh. SW-6, aos 13-6). A barcaça é tipicamente manobrada no lugar por um rebocador de apoio e implanta um mínimo de um esquema de âncora de 5 pontos para mantê-la em posição e fornecer o impulso para rebocar o trenó a jato (Exh. SW-6, em 13-6, 6-5). O trenó a jato é uma ferramenta funerária montada em derrapagem que é rebocada pela barcaça de assentamento de cabos (Exh. SW-6, em 13-6, 6-5). Como o cabo é colocado no fundo do mar a partir da embarcação, uma trincheira estreita do fundo do mar em torno do cabo seria fluidizada pelo trenó a jato *in situ*, baixando o cabo até a profundidade de enterramento alvo (Exh. SW-6 em 13-6, 6-5). A instalação do Cabo de Exportação Offshore alterará temporariamente o fundo do mar, suspendendo os sedimentos do fundo do mar e depositar-se-á no fundo do mar em aproximadamente 2-4 horas; espera-se que esses efeitos sejam temporários, de curto prazo e localizados (SW-1, em 4-30, 6-21).

A empresa indicou que os métodos de proteção de cabos secundários, incluindo a colocação de colchões de concreto, a criação de uma berma de rocha, a colocação de rochas e colchões fronded podem ser usados para proteger as extremidades dos cabos em áreas de tração e onde a abertura de valas não é possível (Exh. SW-1, em 5-52). No entanto, a SCW afirma que não prevê a necessidade de proteção de cabos secundários para mais de uma pequena porção (15% no máximo) da OECC nas águas de Massachusetts com base em levantamentos geofísicos e geotécnicos (Exh. SW-14, em 9-32). A empresa acrescentou que não haveria travessias de cabos ou oleodutos nas águas de Massachusetts (Exh. SW-14, em 5-7). Caso seja necessária proteção de cabos secundários, a Empresa implantará uma barcaça ancorada para instalar o dispositivo de proteção e documentar essas áreas de proteção de cabos nas cartas náuticas aplicáveis (Exh. SW-11, em 4-3).

As atividades de desmantelamento serão semelhantes à fase de construção, mas menos intensivas (Exh. SW-1, em 5-44). O desmantelamento das estruturas do Projeto, bem como a reabilitação dos sítios do Projeto offshore, landfall e onshore, exigirá a contratação de trabalhadores, mas menos do que durante a fase de construção (Exh. SW-1, em 5-44). O transporte dos equipamentos e materiais desmontados exigiria também os serviços de fornecedores locais na região (Exh. SW-1, em 5-44). O trabalho de desmantelamento gerará benefícios económicos a

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
curto prazo na região; no entanto,

Página 90

após o descomissionamento do Projeto, a região perderia os empregos permanentes que são necessários durante as operações (Exh. SW-1, em 5-44).

2. Construção de Landfall

As principais atividades de construção no local do desabamento são: (1) escavação de poços de saída de HDD;

(2) perfuração dos orifícios piloto da HDD e inserção de condutas para a transição mar-terra dos cabos de exportação; e (3) puxar cabos dos Cabos de Exportação Offshore através das condutas a serem emendadas com os Cabos Onshore através de TJBs (Exh. SW-1, em 5-54 a 5-56). Os cabos seriam separados em terra, com cada cabo de alimentação HVDC exigindo um furo e conduta HDD separados (Exh. SW-6, aos 13-9). Duas condutas sobresselentes de HDD seriam construídas em aterro para a Variação Notada, o que exigiria dois poços de saída adicionais (Exhs. SW-1, em 1-1 n.1; SW-3, aos 9). HDD é um processo sem trincheiras que permite que os cabos permaneçam enterrados abaixo da costa

recursos e zona entremarés, limitando simultaneamente o impacto ambiental durante a instalação. (Exh. SW-6, aos 13-15, n.6). A Companhia afirmou que: (i) a escavação do poço de saída levaria aproximadamente uma semana; ii) as operações de perfuração demorariam dois a quatro meses; e (iii) as atividades de pull-in de cabos levariam aproximadamente 30 dias (Exhs. EFSB-LF-2; SW-14, em 3-13). A perfuração de HDD teria de ser um esforço contínuo que ocorre ao longo do dia e da noite (Exh. EFSB-CM-9, em 2). As trajetórias de HDD propostas são previstas pela Empresa para ter aproximadamente 0,3-0,6 milhas de comprimento e atingir uma profundidade de até aproximadamente 40 pés abaixo do fundo do mar (Exh. SW-6, aos 13-9).

Os furos do HDD seriam separados por aproximadamente 10 a 33 pés (Exh. SW-6, aos 13-9).

A empresa colocaria a unidade de HDD e equipamentos associados (geradores elétricos temporários, tanques de água e chorume, sistema de circulação de lama e veículos de apoio) em terra em Brayton Point (Exh. SW-6, aos 13-9). As operações de HDD seriam também apoiadas por navios offshore (um batelão jack-up ou um batelão fundeado, bem como navio(s) de transporte da tripulação de apoio)

(Exh. SW-6, aos 13-9). O(s) ponto(s) de saída do HDD no mar seria(m) dragado(s) antes de puxar os cabos de exportação offshore através das condutas instaladas (Exh. SW-6, aos 13-9).

A Companhia utilizaria fluidos/lamas de perfuração durante a operação de perfuração e fresagem (Exh. SW-1, em 6-26). Os principais componentes dos fluidos de perfuração consistem

em argila bentonítica de ocorrência natural, outros aditivos e água doce (Exh. SW-1, em 6-26).

Durante esta atividade, o

A empresa afirmou que usaria as melhores práticas de gestão ("BMPs") para minimizar a liberação de fluidos de perfuração no ambiente marinho offshore e material particulado ("PM")/poeira no ambiente onshore (Exh. SW-1, em 5-54 a 5-56).

Uma vez concluídas as fossas de saída, a Companhia iniciaria a perfuração (Exh. SW-1, em 5-52 a 5-53). A empresa faria perfurações de HDD com o diâmetro necessário de aproximadamente 30 polegadas, seguido de inserção de condutas (Exh. SW-1, em 5-53; SW-6, aos 13-9). De acordo com a empresa, os tipos mais barulhentos de equipamentos utilizados para HDD são a sonda de perfuração, gerador e escapamentos de bomba (Exh. EFSB-NO-2). SCW pretende reduzir ruído de construção utilização de barreiras acústicas temporárias, caixas de abafamento e silenciadores de equipamento em todas as localizações de HDD (Exhs. SW-1 em 5-20; SW-6, em 1-43, 13-17, 13-19 e 14-8; SW-14, em 3-13, 3-14, 8-13, e 8-14).

Os Cabos de Exportação Offshore serão emendados com os Cabos Onshore dentro dos TJBs instalados no subsolo em locais de desembarque em Brayton Point (Exh. SW-1, em 5-53). Os TJBs são abóbadas subterrâneas de concreto fundido ou pré-moldado estimadas em 30' L x 10' W x 8' H (Exh. SW-1, em 5-53).

O objetivo de um TJB é proporcionar um ambiente limpo e seco para a emenda dos Cabos de Exportação Offshore para os Cabos Onshore, bem como proteger a emenda completa (Exh. SW-1, em 5-53). As bainhas do Cabo de Exportação Offshore e do Cabo Onshore serão encerradas na caixa de link nos TJBs (Exh. SW-1, em 5-53). O acesso aos TJBs é obtido por meio de tampas de bueiro instaladas no grau (Exh. SW-1, em 5-53). O cabo de comunicações de fibra ótica será unido dentro do orifício de comunicações instalado ao lado do TJB com sua própria tampa de acesso (Exh. SW-1, em 5-53). Cada TJB pode acomodar a junção de um a dois cabos de alimentação, que é impulsionada por considerações específicas do local em relação a como os cofres e cabos podem ser configurados espacialmente (Exh. SW-1, em 5-54). O Projeto inclui um a dois TJBs, e a Variação Percebida inclui um a dois TJBs adicionais como cofres sobressalentes para um circuito adicional (Exh. SW-1, em 5-54).

Após a inserção das condutas, o ACS instala cabos (Exh. SW-1, em 5-53). Uma barça/embarcação de cabo seria posicionada ao largo equipada com carretéis de cabo (Exh.

SW-6, aos 13-10). Um equipamento HDD em terra seria usado para puxar o cabo do mar para a costa através das condutas (Exh. SW-6, aos 13-10).

3. Impactos Ambientais
 - a. Impactos dos Recursos Marinhos
 - i. Impactos no fundo do mar

A Companhia representou que a perturbação no fundo do mar da instalação do Cabo de Exportação Offshore incluiria a pegada da trincheira, a área ao redor da trincheira onde os sedimentos suspensos durante a instalação se depositariam e a pegada de qualquer proteção de cabo secundário (Exh. SW-1, em 4-28). Os Cabos de Exportação Offshore seriam enterrados sob a área de recursos Land Under Ocean ("LUO") e Land Containing Shellfish ("LCS") (Exh. SW-1, em 4-30, 5-3). Os impactos permanentes nas condições do fundo do mar incluiriam áreas onde o fundo do mar é ocupado pelos cabos (Exh. SW-12, em 16) e locais onde a proteção de cabos secundários é necessária (Exh. SW-6, aos 13-5). A Empresa não identificou áreas específicas como necessitando de proteção de cabos secundários (Exh. SW-6, em 1-9).

A Empresa sustentou que impactos temporários no fundo do mar, incluindo para LUO e LCS, podem ocorrer através da preparação do local (incluindo limpeza de pedregulhos e corrida de grapnel pré-colocação) e enterramento de cabos (jato/trincheira e ancoragem temporária de navios) em uma área de aproximadamente 160 pés de largura ao longo da rota do cabo por 1,2 milhas na área próxima da costa, incluindo os locais dos poços de saída do HDD (Exh. SW-6, em 6-3). A empresa também representou que a LCS seria impactada pela escavação/dragagem das áreas de construção de HDD offshore para facilitar a queda de terra em Brayton Point (Exh. SW-11, em 4-2). A Companhia observou que Mount Hope Bay apresenta condições de fundo marinho em constante mudança, onde materiais siltosos são continuamente depositados, ressuspensos, transportados e redepositados (RR-EFSB-13, em 1). Assim, a Companhia afirma que as comunidades bentônicas devem recolonizar as áreas impactadas após as atividades de construção (Exh. SW-6, em 8-16).

(A) Rota do Rio Lee

Para a Rota do Rio Lee, a Companhia representou que a instalação de cabos resultaria em impactos temporários em aproximadamente 10,4 acres de LUO, incluindo a área associada ao

poços de saída temporários do HDD para dois HDD (Exhs. SW-14, na Tabela 5-1; SW-1, em 5-3). A rota também impactaria permanentemente 1,7 acres de LUO na área do fundo do mar ocupada pelos cabos (Exh. SW-12, aos 16). A variação notada exigiria dois poços de HDD temporários adicionais durante a construção e resultaria em impactos temporários em aproximadamente 11,0 acres de LUO (e 1,7 acres de impactos permanentes como acima) para a Rota do Rio Lee (Exhs. SW-1, em 5-4; SW-14, em 5-4). A empresa afirmou que as dimensões típicas das áreas de construção offshore HDD offshore seriam 160 pés de comprimento por 50 pés de largura (Exh. SW-11, em 4-6).

A Companhia representou que a Rota do Rio Lee percorre o habitat adequado de Quahog (Exh. SW-1, em 4-28). A empresa estimou os impactos temporários de LCS da Lee River Route em 13.890 pés quadrados (0,3 acres), ou 27.780 pés quadrados (0,6 acres) (incluindo a variação notada) da instalação dos cabos de exportação offshore e dragagem de poços de HDD (Exhs. SW-6 em 6-10; SW-14 em 5-4; SW-11, em 4-4).

(B) Rota do Rio Taunton

Para a Rota do Rio Taunton, incluindo a sua Variação Notada, a Empresa indicou que a instalação resultaria em impactos temporários em aproximadamente 12,5 acres de LUO, incluindo os poços de saída temporários de HDD para quatro HDDs (Exh. SW-1, em 5-4). A Companhia afirmou que os impactos permanentes para a LUO seriam de 1,7 acres para a área ocupada dos cabos (Exh. SW-12, aos 16). A Companhia representou que a Rota do Rio Taunton atravessa habitat adequado tanto para Quahog quanto para Ostras Americanas (Exh. SW-1, em 4-28).

ii. Qualidade da Água Marinha

A Empresa afirmou que a instalação dos Cabos de Exportação Offshore teria efeitos localizados e temporários na qualidade da água marinha, principalmente relacionados com trincheiras e dragagens em poços de HDD (Exhs. SW-1, em 4-30; SW-6, em 6-9). A Companhia sustenta que a perturbação temporária de sedimentos associada às atividades do Projeto para ambas as rotas candidatas causaria aumentos menores, de curto prazo e localizados no total de sólidos suspensos ("TSS") ao longo dos OECCs (Exhs. SW-6, Att. I em v; SW-1, em 4-30). A empresa alega que o uso de métodos de enterramento de cabos que empregam fluidização do solo (ou seja, aração a jato) minimizaria a perturbação do sedimento (Exh. SW-1, em 4-30). Um

Estudo de modelagem de hidrodinâmica e transporte de sedimentos patrocinado pela empresa indicou que poderia haver concentrações de TSS acima de 100 mg/L³⁹ durante a construção até um máximo de 3.800 pés das linhas do centro de instalação de cabos em Mount Hope Bay (Exh. SW-1, em 4-30). Em todos os cenários simulados, a Empresa representou que o nível máximo de TSS caiu abaixo de 10 mg/L em duas horas e abaixo de 1,0 mg/L após menos de quatro horas (Exh. SW-1, em 4-30). A modelagem também mostrou que os níveis de TSS associados à dragagem de HDD seriam muito menores do que aqueles associados à abertura de valas de cabos (Exh. SW-1, em 4-30). Por exemplo, níveis de TSS superiores a 100 mg/L foram previstos a uma distância máxima inferior a 820 pés nas áreas de poço do HDD do rio Brayton Point Lee (Exh. SW-1, em 4-30).

De acordo com a SCW, a espessura de deposição de sedimentos superior a 0,4 polegadas cobriria uma área de aproximadamente 104 acres ou um máximo de 406 pés da linha central da OECC (Exh. SW-6, Att. I em 4-22). A empresa alega que as maiores espessuras de deposição de sedimentos fluidizados estariam contidas principalmente dentro de um corredor de 65 pés ao redor da linha central da OECC (ou seja, completamente dentro da OECC) (Exh. SW-6, Att. I em 4-22). A espessura de deposição de sedimentos superior a 1,2 polegadas como resultado das atividades de construção se estenderia por um máximo de 156 pés da linha central da rota, cobrindo 46 acres e representando 0,56% da área identificada como local de desova para solha de inverno (Exh. SW-14, em 6-8; ver também Exh. SW-6, Att. I).

De acordo com o SCW, estudos anteriores mostraram que o sucesso da eclosão de ovos de solha de inverno expostos a menos de 0,4 polegadas de enterramento de sedimentos não foi estatisticamente significativo dos controles, mas que as taxas de sucesso de eclosão diminuíram quando enterrados em mais de 1,2 polegadas de sedimento (Exh. SW-14, em 6-8).

De acordo com a SCW, as atividades das HDD podem afetar ainda mais a qualidade da água devido à liberação inadvertida de fluidos de perfuração (Exhs. SW-1, em 6-26; SW-6, aos 13-9). A SCW desenvolveu um Plano de Contingência de HDD que descreve as BMPs e inclui medidas de prevenção, resposta e

³⁹ A empresa explicou que é uma prática comum da indústria usar os 100 mg/L como um indicador do limiar de significância biológica: pesquisas indicam que reduções no crescimento e mortalidade de certas espécies podem ocorrer quando concentrações acima

de 100 mg/L persistem por mais de 24 horas (RR-EFSB-17; Exh. SW-14, aos 6-8).

planos de contenção e relatórios de informação para monitorizar e mitigar devoluções inadvertidas e evitar descargas não planeadas relacionadas com atividades de HDD (Exh. SW-6, Att. M).

iii. Recursos biológicos marinhos

Os impactos descritos nesta seção são semelhantes para as rotas do rio Lee e do rio Taunton.

(A) Mariscos e organismos bênticos

A SCW alega que o habitat bentônico seria deslocado a curto prazo durante a instalação de cabos (Exh. SW-6, em 8-16). Conforme descrito acima, a Companhia espera que as comunidades bentônicas recolonizem as áreas impactadas após as atividades de construção (Exh. SW-6, em 8-16). A empresa explicou que os habitats que podem ser facilmente colonizados a partir de áreas vizinhas e comunidades bem adaptadas à perturbação dentro de seus habitats (por exemplo, lençóis de areia) devem se recuperar rapidamente (Exh. SW-6, em 8-16). Para comunidades não bem adaptadas a distúrbios frequentes (por exemplo, comunidades de pedregulhos profundos), a recuperação dependeria de uma série de fatores, como a abundância de larvas sazonais, e poderia levar mais de um ano para começar a recolonização (Exh. SW-6, em 8-16). A Companhia representou que ambas as opções de rota da OECC atravessam as Áreas de Adequação de Mariscos mapeadas (Exh. SW-1, em 4-28). Ver seção VI.C.3.a.i.

A empresa declarou que selecionaria métodos de construção de menor impacto, sempre que possível, e cabos de micro-rota dentro da OECC para evitar habitats complexos na medida do possível (Exh. SW-11, em 4-16). A SCW acrescentou que selecionou o OECC para minimizar o comprimento dos cabos necessários para diminuir ainda mais os impactos (Exh. SW-11, em 4-16). O SCW também observou que trabalharia com os consorciais municipais de moluscos para coordenar a semeadura de moluscos com as atividades planejadas antes da construção (Exh. SW-11, Att. J). A empresa também trabalhará com NMFS e DMF para determinar níveis apropriados de monitoramento e medidas de mitigação para qualquer perda de habitat para moluscos (Company Brief at 145).

(B) Peixe e Pescas

A área do Projeto inclui habitats e presas utilizados por mamíferos marinhos, aves e peixes, incluindo espécies raras, bem como espécies de moluscos e peixes finos que são importantes para as indústrias de pesca comercial e recreativa (Exh. SW-12, aos 19). A Companhia antecipa que as atividades de construção e instalação podem afetar temporariamente as atividades de navegação e pesca nas imediações de embarcações de construção e instalação (Exh. SW-1, em 4-35). Os pescadores comerciais e recreativos seriam excluídos da pesca ativa dentro ou transitando por áreas de construção e zonas de segurança em torno de navios de construção durante a construção do projeto, resultando em uma perda temporária de acesso aos pesqueiros (Exh. SW-1, em 4-34). No entanto, a Companhia representou que cada atividade de construção cobriria apenas partes discretas e localizadas no mar em uma base temporária (Exh. SW-1, em 4-34). De acordo com o SCW, uma vez concluídas as atividades de construção dentro das zonas de segurança, as atividades marinhas, incluindo a pesca comercial e recreativa, seriam autorizadas a continuar como normalmente (Exh. SW-1, em 4-34). O SCW não propôs quaisquer restrições à navegação, à pesca ou à colocação de artes de pesca fixas ou móveis para o período pós-construção (Exh. SW-1, em 4-35).⁴⁰

A SCW preparou um Plano de Monitoramento da Pesca focado no rio Sakonnet, onde se concentram espécies de importância⁴¹, a Companhia não propõe amostragem dedicada no

⁴⁰ Uma componente das atividades de pesca locais é a pesca de fundo, que compreende predominantemente a pesca com armadilhas, a dragagem de mariscos e a pesca de arrasto de peixes subterrâneos (Exh. SW-1, em 4-25). A SCW alega que o enterramento do cabo de exportação minimizaria o risco de danos ao cabo e evitaria perturbações para a indústria pesqueira (Exh. SW-1, em 4-26). A empresa sustenta que não se espera que a pesca com armadilhas represente um perigo para um cabo enterrado, e também é improvável que a dragagem de moluscos penetre mais de 0,7 metros no fundo do mar (Exh. SW-1, em 4-25). A empresa afirmou que dragas de cadeira de balanço usadas para atingir amêijoas duras ou quahogs poderiam potencialmente penetrar até 1,6 metro nos sedimentos moles do norte da Baía do Monte Hope (Exh. SW-1, em 4-26).

⁴¹ Os estudos de monitorização da pesca incluem estudos de base das populações pré-construção e potenciais impactos na construção do búzio para a pesca comercial, bem como a monitorização dos movimentos, presença e persistência, utilizando telemetria acústica, de espécies comercialmente e/ou recreativamente viáveis, tais como robalo às riscas, afluque, tautog e falso atum voador (Exh. SW-11, Att. F, em 7 e 11).

Porção de Massachusetts do Monte Hope Bay (Exh. SW-11, Att. F; Resumo da empresa em 139 a 140). A SCW explicou que o Plano de Monitorização das Pescas ainda é representativo, dada a conectividade hidrológica entre o rio Sakonnet e a baía do Monte Hope (Exh. SW-11, em 5-3).

A Companhia sustenta que o alinhamento da OECC visa evitar, ou minimizar, impactos aos peixes e à pesca (Exh. SW-6, em 8-6). As medidas de mitigação da pesca da Companhia incluem as seguintes ações:

- Conceber a transição mar-costa para reduzir a pegada de dragagem e os efeitos nos organismos bentônicos (Exh. SW-6, em 8-11);
- Incorporar o uso de HDD em locais de desembarque, conforme apropriado, para minimizar os efeitos espaciais e temporais para organismos bentônicos, incluindo peixes e invertebrados (Exh. SW-6, em 8-11);
- Enterramento do cabo de exportação para minimizar o risco de danos ao cabo e evitar perturbações na indústria pesqueira (Exh. SW-1, em 4-26);
- Coordenar com CZM, DMF e outras agências estaduais relevantes e agências federais, incluindo USFWS e NMFS, para identificar medidas de mitigação apropriadas, se necessário (Exh. SW-6, em 8-11);
- Selecionar métodos de construção de menor impacto, sempre que possível (Exh. SW-6, em 8-11);
- Projetar e projetar a posição da rota para cabos de micro-rota dentro do OECC para evitar habitats sensíveis, sempre que possível (Exh. SW-6, em 8-11);
- Coordenar com Massachusetts DMF, Rhode Island DMF e NMFS em relação a uma janela sazonal TOY para a instalação dos cabos de exportação offshore nas águas estaduais de Massachusetts e Rhode Island (ou seja, evitando a construção marítima entre 15 de janeiro e 31 de maio para evitar impacto direto na desova da solha de inverno (Exhs. SW-11, em 5-2; EFSB-MC-7));
- Trabalhar com a Associação de Lagostas de Massachusetts, a Autoridade Portuária de New Bedford e o Centro de Pesca Comercial de Rhode Island e um Oficial de Ligação de Pesca da SCW para colaborar em iniciativas que mitigam os impactos para a pesca, fornecer informações à SCW da indústria pesqueira e disseminar informações da Empresa para a indústria pesqueira (Exh. SW-1, em 4-34);
- Avisar a comunidade pesqueira com antecedência, antes dos Avisos Locais aos Marítimos da USCG, descrevendo a localização, extensão e duração das atividades de construção (Exh. SW-6, em 6-6);

- Trabalhar com os pescadores para: (1) recuperar e realocar as artes capturadas no equipamento do projeto; ou (2) trabalhar através de um processo de reclamações de artes perdidas para determinar se o reembolso é justificado (Exh. SW-6, em 6-6);
- Enterrar cabos suficientemente fundos, sempre que possível, para permitir a recolonização bentônica após a conclusão da construção (Exh. SW-6, em 8-11); e ainda
- Instale cabos em uma configuração integrada, quando possível, para reduzir a área de impacto da instalação e a área ocupada pós-instalação (Exh. SW-6, em 8-11).

Além disso, a empresa está trabalhando com o WHOI para estimar a exposição econômica da pesca de Massachusetts (Company Brief at 139). A empresa apresentou suas conclusões ao pessoal da CZM e ao Grupo de Trabalho de Pesca de Massachusetts (Exh. SW-14, aos 6-7). De acordo com as diretrizes federais de revisão da consistência, a SCW planeja estabelecer fundos de compensação direta e indireta de pesca com Massachusetts por meio da CZM e do Massachusetts Fisheries Working Group, com base na análise econômica (Company Brief at 139; Exh. SW-14, aos 6-7). Em 31 de maio de 2024, a SCW e a CZM celebraram um MOA relativo ao Fundo de Mitigação Compensatória da Pesca de Massachusetts e à Contribuição para o Fundo de Inovação da Pesca de Massachusetts (Exh. EFSB-N-4(S4) em 18).

(C) Recursos Aviários

A SCW indicou que as rotas do rio Lee e do rio Taunton, incluindo o local de desembarque, a rota do cabo terrestre e a estação de conversor, não estão localizadas dentro de áreas mapeadas como Habitat Prioritário e Estimado para espécies aviárias (ou outras) listadas pelo estado (Exh. SW-1, em 4-32; SW-6, em 8-2; SW-11, em 5-1; EFSB-F-1, em 1). No entanto, os comentários do NHESP observaram que os componentes do projeto localizados fora das águas do estado de Massachusetts existem dentro de habitats migratórios e áreas de forrageamento para espécies listadas pelo estado, incluindo o rosado rosado, andorinhas-do-mar-comum e andorinhas-do-mar, e o borrelho-de-tubagem (Exh. EFSB-F-1, em 1). Estas espécies e os seus habitats são protegidos de acordo com a Lei das Espécies Ameaçadas de Massachusetts e os seus regulamentos de execução, enquanto o habitat raro da vida selvagem das zonas húmidas é protegido de acordo com a Lei de Proteção das Zonas

A Empresa continuará coordenando com NHESP, RIDEM e USFWS para identificar e implementar medidas de mitigação apropriadas para impactos aviários (Exh. SW-6, em 8-5; SW-14, em 9-27). O SCW afirmou que os impactos aviários e a mitigação também seriam abordados como um componente do processo de licenciamento federal do BOEM (Exhs. SW-6, em 8-4; SW-14, aos 6-6). A SCW apresentou ao BOEM um Projeto de Estrutura de Monitoramento de Aves e Morcegos Pós-Construção, referente aos componentes do Projeto offshore dentro da Área de Arrendamento regulamentada pelo governo federal (Exh. SW-11, em 5-1).

A SCW afirmou que antecipava que os impactos aviários e a mitigação seriam abordados como um componente do processo de licenciamento federal do BOEM (Exhs. SW-6, em 8-4; SW-14, aos 6-6).

De acordo com o SCW, certas espécies de aves marinhas podem ser perturbadas por atividades de construção baseadas em navios (Exh. SW-1, em 4-33). A Companhia descreveu o risco potencial de colisões de aves com embarcações iluminadas durante a construção marítima em condições de baixa visibilidade (Exh. SW-6, em 8-3). A empresa explicou que a maioria das espécies aviárias (excluindo gaivotas) não é suscetível de ser atraída por navios durante condições meteorológicas favoráveis (Exh. SW-1, em 4-33). A Empresa também utilizará a proteção descendente da iluminação na medida do possível para limitar a atração e desorientação das aves (Exhs. SW-1, em 4-33; EFSB-F-1, em 1). A SCW argumenta que, devido à exposição limitada a embarcações de construção, à duração de curto prazo da construção e à limitação comportamental da proximidade durante condições meteorológicas favoráveis, não espera efeitos a nível populacional da construção em aves marinhas e costeiras (Exh. SW-1, em 4-33).

A Companhia afirma que o deslocamento temporário de áreas forrageiras associadas às atividades de construção seria de curta duração, sem impactos a longo prazo (Exh. SW-1, em 4-33). Além disso, a empresa afirma que os aumentos temporários na turbidez causados pela instalação de cabos de exportação offshore provavelmente não afetarão negativamente o comportamento de forrageamento ou reduzirão as áreas de alimentação para andorinhas-do-mar ou outras aves (Exh. SW-6, em 8-4).

(D) Espécies marinhas protegidas e habitats SSU

A SCW observou que os mamíferos marinhos sazonalmente presentes na Baía do Monte Hope incluem a foca do porto, a foca cinzenta, a foca harpa e a foca com capuz (Exh. SW-1, em 4-

34). No entanto, a Companhia afirma que a ocorrência de mamíferos marinhos dentro da área do Projeto nas águas de Massachusetts é baixa (Exh. SW-6, em 8-19). Portanto, a exposição potencial aos vasos é muito baixa (Exh. SW-1,

em 4-35). Nas proximidades do OECC durante a construção, as espécies de mamíferos marinhos podem ser expostas a estressores temporários, como ruído, aumento do tráfego de embarcações e equipamentos na água (Exh. SW-1, em 4-34). A Companhia afirmou que os motores de navios e cascos de navios, como navios de instalação de cabos, emitem som contínuo que se sobrepõe à faixa de frequência auditiva para todos os mamíferos marinhos (Exh. SW-1, em 4-34). A empresa observou que os pesquisadores relatam uma mudança na distribuição e no comportamento dos mamíferos marinhos em áreas que experimentam aumento do tráfego de navios, provavelmente devido ao aumento do ruído ambiente da atividade concentrada dos navios (Exh. SW-1, em 4-35). A Companhia sustenta que os possíveis efeitos do ruído dos navios são variáveis e dependeriam das espécies e de outros fatores, como a atividade dos mamíferos marinhos, a proximidade das embarcações e a habituação ao ruído do tráfego marítimo e aos movimentos das embarcações (Exh. SW-1, em 4-35).

A empresa alega que não há habitat de baleias-francas do Atlântico Norte na OECC dentro das águas do estado de Massachusetts; em vez disso, o OECC offshore viaja através do habitat central da baleia-franca do Atlântico Norte em águas federais (Company Brief at 135; Exh. SW-1, em 4-32). O Plano de Monitoramento e Mitigação de Mamíferos Marinhos e Tartarugas Marinhas da SCW descreve medidas que seriam tomadas para proteger as baleias-francas do Atlântico Norte, incluindo monitoramento visual e acústico, zonas de remoção e uso de tecnologias avançadas adicionais durante períodos de trabalho noturno ou outras condições de baixa visibilidade (Company Brief at 135; Exh. SW-1, em 4-33).

A Companhia implementaria medidas de mitigação do Projeto destinadas a reduzir ou eliminar ataques de embarcações com espécies marinhas protegidas, incluindo:

- Observadores de Espécies Protegidas ("OSP") para monitorizar baleias, outros mamíferos marinhos e tartarugas marinhas em embarcações de construção ativas;
- Procedimentos de encerramento quando são detetadas espécies protegidas nas respetivas zonas de desminagem na área do Projeto;
- Métodos de construção de menor impacto, sempre que possível;
- Instalação de Cabos de Exportação Offshore em configuração integrada sempre que possível, para reduzir a área de impacto da instalação e a área ocupada pós-instalação;
- Medidas identificadas no Plano de Monitorização e Mitigação de Mamíferos Marinhos e Tartarugas Marinhas e na Autorização de Captura Incidental, a autorizar pelo NMFS; e ainda

- Consultas contínuas com o BOEM, NMFS e agências estatais relevantes para identificar medidas de mitigação apropriadas

(Resumo da empresa em 140-141, citando Exh. SW-6, em 8-19 a 8-20).

Além disso, a Empresa observou que ambas as rotas OECC nas águas do estado de Massachusetts estão localizadas fora do Habitat Estimado ou Prioritário mapeado pela SSU, e nenhum trabalho ocorreria dentro do Habitat Prioritário ou Estimado de espécies raras (Exh. SW-1, em 5-5 a 5-6). A SCW declarou que continuaria as consultas com o NHESP e o DMF de Massachusetts para garantir que os impactos em espécies marinhas raras localizadas dentro do OECC sejam evitados ou mitigados na medida do possível (Exh. SW-1, em 4-32).

iv. Recursos Arqueológicos e Históricos Marinhos

Com base em um levantamento marinho de risco geológico concluído pela SCW dentro do Monte Hope Bay, a empresa identificou um potencial sítio marítimo histórico e duas formas paleoterrestres submersas interpretadas (Exhs. SW-6, em 11-3; SW-1, em 4-26 e 4-33).⁴² Estas potenciais "áreas de evasão" identificadas sobrepõem-se entre as rotas do rio Lee e do rio Taunton, de modo que as rotas são equivalentes com base em naufrágios e paleo-formas de relevo (Exh. SW-1, em 4-26). O SCW continuará as suas consultas com o BOEM, o BUAR e o MHC para desenvolver medidas adequadas de prevenção e mitigação (Exh. SW-1, em 4-33).

O Arqueólogo Marinho Qualificado da SCW estabeleceu áreas de evasão/zonas tampão em torno de cada recurso cultural submerso e formas de relevo submersas antigas (Exh. EFSB-RS-12, em 1). O SCW representou que manteria buffers de evitação em torno de naufrágios e obstruções identificados e marcaria paisagens paleo identificadas para evitação, conforme apropriado (Exhs. SW-6, Att. N1 e N2; SW-11, em 8-9). Se a prevenção não for viável, o SCW realizará levantamentos adicionais dentro de áreas identificadas como potencialmente sensíveis para a presença de recursos históricos ou arqueológicos anteriormente desconhecidos (Exh. SW-6, aos 11-4). O plano de mitigação da Companhia também descreve

⁴² As paleoformas são características naturais ou antropogênicas da terra que podem preservar evidências de ocupação humana desde aproximadamente 13.000 anos antes do

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
presente (Exh. SW-1,
em 4-26, 4-33).

Página 108

os passos necessários a serem seguidos que visam minimizar quaisquer impactos adversos (Exh. EFSB-RS-12, em 1). Além disso, a empresa afirmou que implementaria um Plano de Descoberta Imprevisto que incluiria procedimentos de parada e notificação a serem seguidos se um recurso cultural for encontrado durante a instalação (Exhs. SW-6, Att. N1 e N2; SW-11, em 8-9).

v. Impactos da embarcação

Os impactos descritos nesta seção são semelhantes para as rotas do rio Lee e do rio Taunton.

(A) Tráfego de navios

O Projeto geraria tráfego de navios de e para os portos durante a construção, operação e manutenção do Projeto ("O&M") e descomissionamento (Exh. SW-14, em 3-8). A Companhia estimou que a construção resultaria, em média, entre 15 e 35 navios operando a qualquer momento na rota de Lease Area e Offshore Export Cable (Exhs. SW-14, em 3-8). O tráfego de navios gerado pelo projeto poderia resultar em congestionamentos temporários e periódicos dentro e perto dos portos, levando a atrasos potenciais e aumento do risco de alusão, colisão e derramamentos, o que resultaria em custos econômicos para os proprietários de navios (Exh. SW-14, em 3-8). No entanto, no seu DEIS, a BOEM concluiu que os atrasos potenciais decorrentes do aumento do congestionamento e do aumento do risco de danos causados por colisões teriam "impactos menores e de curto prazo durante a construção e impactos negligenciáveis durante as operações" (Exhs. SW-8, em 3.6.3-18; SW-14, em 3-8).

Como descrito acima, durante a construção, os pescadores comerciais e recreativos podem ser temporariamente excluídos da pesca ativa dentro ou transitando pelas áreas de construção localizadas e zonas de segurança em torno de navios de assentamento de cabos e barças (Exhs. SW-1 em 4-34; EFSB-T-13, em 1; EFSB-T-14, em 1). De acordo com a Companhia, restrições temporárias semelhantes podem ser aplicadas a outras embarcações que transitem por áreas de construção e zonas de segurança durante a fase de construção do Projeto (Exh. EFSB-T-12, em 1). De acordo com os dados do Sistema de Identificação Automática de Navios, o tráfego de navios na Baía de Mount Hope é geralmente mais elevado entre maio e outubro (Exh. EFSB-T-12). A empresa indicou que trabalhará com Massachusetts DMF e CZM em relação às restrições TOY de construção offshore (Exhs. SW-14, em 6-8; EFSB-MC-7). Pós-construção, o

A empresa sustenta que não haveria impactos regulares relacionados ao projeto para a navegação marítima (Exh. SW-1 em 4-35).

O SCW tomará várias medidas para minimizar e mitigar os impactos temporários relacionados com a construção nas atividades de navegação e pesca perto dos seus navios, incluindo:

- Curta duração da colocação de cabos em águas estatais;
- Coordenação com os pescadores comerciais e recreativos e o DMF para avisar com antecedência o plano de desminagem das artes de pesca pré-leitoras;
- Coordenação com os pescadores e o USCG antes das operações de construção marítima para rever o planejamento e os calendários operacionais e identificar áreas onde as operações de pesca podem ser temporariamente deslocadas; e ainda
- Emprego de estratégias, incluindo estratégias de comunicação amplas (ou seja, USCG Local Notice to Mariners) e alcance direcionado e direto para coordenar as atividades de construção e pesca para minimizar os riscos para as indústrias de pesca comercial e recreativa, artes de pesca implantadas e outros marítimos (Exh. SW-6 em 6-6 a 6-7).

(B) Emissões atmosféricas dos navios

Para a construção do Cabo de Exportação Offshore, a SCW alega que as emissões para a atmosfera seriam principalmente de motores de combustão interna, incluindo motores diesel marítimos, motores diesel em equipamentos de construção e geradores a diesel (Exhs. SW-1, em 5-23; SW-6, em 12-11, 13-11). A Companhia afirma que o Projeto não aciona requisitos de licenciamento aéreo estadual (RR-EFSB-8, em 3). A empresa afirmou que os motores e geradores marítimos usados seriam certificados pelo fabricante para cumprir as normas de emissão de motores marítimos aplicáveis para óxidos de nitrogênio (NOx), dióxido de carbono (CO₂), compostos orgânicos voláteis (VOCs) e PM (Exh. SW-1, em 5-24). A Empresa também representou que as emissões de dióxido de enxofre (SO₂) e PM seriam mitigadas com o uso de combustíveis com baixo teor de enxofre, em conformidade com os requisitos de poluição do ar estabelecidos pela Organização Marítima Internacional e os padrões de emissão da EPA para motores de ignição por compressão marítima e os Regulamentos Aéreos da Plataforma Continental Externa ("OCS") da EPA (40 CFR Parte 55) (Exhs. SW-1, em 5-23 a 5-24; EFSB-A-1). A Companhia observou que os navios específicos usados para o Projeto seriam ainda mais refinados com BOEM (Exh. SW-1, em 5-23).

A empresa indicou que os navios operariam a menos de meia milha de Fall River, e que essa distância forneceria um tampão suficiente para evitar impactos nos bairros de Fall River (Exh. SW-12, aos 11). Informações suplementares confirmam que nenhum navio será atracado em Fall River ou viajará perto da costa em Fall River (Exh. SW-12, aos 11). A SCW executou uma opção de arrendamento com o Massachusetts Clean Energy Center ("MassCEC") para o uso do Terminal de Comércio Marítimo de New Bedford ("NBCMT") como base de preparação e implantação durante a construção (Exh. EFSB-N-4(S1); Resumo da Empresa aos 28).

O SCW forneceu uma estimativa das emissões líquidas evitadas durante as fases de construção e operação do Projeto, mostrada na Tabela 9 abaixo, incluindo componentes do Projeto on- e offshore (Exh. SW-1 em 1-14). Para a modelagem das emissões dos navios, a Companhia assumiu embarcações operando 24 horas por dia pelo tempo máximo previsto estabelecido no cronograma de construção (Exh. SW-11, em 2-6). A SCW sustenta que o Projeto foi concebido para produzir benefícios ambientais significativos (Exh. SW-6, em 5-6). A empresa explicou que o projeto eliminaria mais de dois milhões de toneladas métricas de emissões de GEE anualmente, o equivalente a mais de cinco milhões de milhas percorridas por ano (veículo médio de passageiros) (Exh. SW-6, em 5-7).

Tabela 9. Estimativa das Emissões Líquidas Evitadas do Projeto 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

Fonte: Exh. SW-1, em 1-14.

(C) Reabastecimento de embarcações

O SCW afirmou que navios menores reabasteceriam no porto, enquanto navios de instalação maiores podem exigir reabastecimento offshore (Exh. SW-1, em 4-32). A empresa planeja usar uma barcaça ou navio de bunker compatível com a Lei Jones para reabastecimento offshore (Exh. SW-1, em 4-32). Embora em certos casos possa ser necessário realocar o navio de instalação para um local abrigado para reabastecimento, a Companhia indicou que os locais offshore em Mount Hope Bay geralmente são abrigados e próximos ao porto

instalações (Exh. SW-1, em 4-32). A SCW seguirá todas as regulamentações federais, estaduais e locais referentes à transferência, descarte e liberação acidental de produtos químicos e óleo (Exh. SW-1, em 4-32).

vi. Derrames acidentais e resposta a emergências

A Companhia representou que BMPs para reabastecimento de embarcações e manutenção de equipamentos estariam em vigor durante a construção e descomissionamento (Exh. SW-1, em 4-32). A SCW preparou um Plano de Resposta de Emergência ("ERP") para evitar e minimizar o risco de impacto na coluna de água e habitats bentônicos devido a liberações acidentais de petróleo ou outros materiais perigosos (Exh. SW-6, em 6-8). A Empresa incluirá o seu Plano de Prevenção, Controle e Contramedidas de Derrames ("SPCC") num plano de gestão de construção ("CMP") e um plano de resposta a derrames no seu ERP (Exhs.

EFSB-W-20; e SW-6, em 6-8, 6-13, 9-3, 13-21, 14-14). A Empresa afirmou que espera montar um CMP e concluir o(s) seu(s) ERP(s) como parte do sistema geral de gestão da segurança do Projeto mais perto do início da fase de construção para incorporar e refletir as condições atuais do local e os mais recentes planos de projeto de engenharia (Exh. EFSB-W-20). O(s) empreiteiro(s) de construção que trabalha(m) no Projeto deverá(ão) apresentar planos individuais de resposta a emergências para atividades offshore e onshore, antes da construção, detalhando seus métodos de contenção de petróleo e materiais perigosos, incluindo resposta a derramamentos, contenção, controle, limpeza e relatórios às agências aplicáveis, conforme apropriado (Exh. EFSB-W-20).

A Companhia sustenta que os navios do Projeto seguiriam os requisitos do USCG em relação à água de porão e lastro, e todos os navios do Projeto cumpririam os requisitos regulamentares relacionados à prevenção e controle de descargas e derramamentos acidentais (Exh. SW-6, Att. M; SW-6, em 6-8).

Os contratados da Empresa seriam obrigados a cumprir todos os regulamentos aplicáveis para a prevenção e controle de derramamentos acidentais, conduzir todas as atividades de forma a evitar uma liberação para o meio ambiente e seriam responsáveis pela implementação de procedimentos de prevenção e resposta a derramamento de óleo para todos os equipamentos (Exh. SW-6, em 6-8). A Companhia indicou que embarcações, barcas e equipamentos devem chegar livres de vazamentos e todas as mangueiras e outros componentes de óleo ou hidráulicos devem

ser inspecionados quanto a desgaste e vazamentos (Exh. SW-6, em 6-8). A empresa também

observou que os materiais de controle de derramamento estariam localizados no local (Exh. SW-6, em 6-8).

vii. Campos magnéticos

Os campos elétricos e magnéticos ("EMF") são criados em qualquer lugar onde haja um fluxo de eletricidade (corrente), e a sua força diminui a uma curta distância da fonte. A força dos campos elétricos depende da tensão, que é a pressão por trás do fluxo de eletricidade (Exh. SW-1, em 5-24). Os campos elétricos não são um problema para os cabos propostos porque os campos elétricos decorrentes da tensão serão protegidos pelos materiais dos cabos (Exh. SW-1, em 5-24).

Em contraste com os campos eletromagnéticos variáveis no tempo gerados por linhas de transmissão de frequência de energia de corrente alternada ("AC") de 60 Hertz ("Hz"), MFs estáveis (ou seja, estáticos) com uma frequência de 0 Hz são produzidos por linhas de transmissão HVDC, como os Cabos de Exportação Offshore (Exh. EFSB-MF-2, em 1). Esta falta de variação de tempo é a principal diferença entre os campos magnéticos das linhas de transmissão HVDC versus os campos magnéticos das linhas de transmissão HVAC, uma vez que ambos ainda são expressos como densidade de fluxo magnético em unidades de gauss (G) ou miligauss (mG), têm intensidades de campo que são proporcionais ao tamanho da corrente nos cabos, e têm intensidades de campo que igualmente diminuem com a distância dos condutores (Exh. EFSB-MF-2, em 1).

Existem várias fontes naturais e antropogênicas comuns de campos eletromagnéticos estáticos, incluindo, nomeadamente, o campo geomagnético terrestre (Exh. EFSB-MF-2, em 1). O campo geomagnético estático da Terra, que está associado ao fluxo de corrente contínua no núcleo líquido da Terra, bem como aos elementos metálicos da crosta, é a maior fonte de MFs DC para ambientes marinhos e terrestres (Exh. EFSB-MF-2, em 1). A intensidade do campo geomagnético de fundo na superfície terrestre varia entre cerca de 300 mG perto do equador até os valores mais altos de ~700 mG perto dos polos sul e norte (Exh. EFSB-MF-2, em 1). Ao longo da costa sul da Nova Inglaterra, o MF da Terra tem uma magnitude de cerca de 515 a 520 mG (Exh. EFSB-MF-2, em 1).

A empresa modelou a corrente máxima MF para três configurações dos Cabos de Exportação Offshore, incluindo o caso típico de instalação onde os dois condutores HVDC são agrupados, bem como dois cenários de instalação atípicos do "pior caso" (Exh. SW-1, em 5-25). Apenas para os dois casos de instalação atípica (casos 2 e 3 do Quadro 10) os níveis de MF acima dos cabos de exportação offshore difeririam sensivelmente do campo geomagnético estável da Terra, e apenas a curtas distâncias dos cabos (Exh. SW-1, em 5-25).

Tabela 10. Resultados do Estudo do 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.

Fonte: Exh. SW-1, em 5-25.

No entanto, embora o enterramento de cabos possa fornecer uma boa proteção contra MF, entende-se que

(1) tempestades (furacões e nor'easters) podem alterar a profundidade do enterramento, e (2) até 15 por cento dos cabos podem ser colocados no fundo do mar e requerem proteção secundária (Exh. SW-14, Carta DMF em 2).

A Empresa sustenta que não foram estabelecidos limites regulamentares ou diretrizes para níveis de MF permitidos em ambientes marinhos para transmissão HVDC ou HVAC (Exhs. SW-1, em 5-25; SW-6, em 8-14). O SCW afirma ainda que as evidências atualmente disponíveis de relatórios governamentais recentes e revisões de especialistas do estado da ciência não fornecem suporte para concluir que haveria danos em nível populacional para espécies marinhas de MF associados à transmissão submarina HVDC (Exh. SW-1, em 5-25). Por exemplo, a empresa cita um relatório BOEM 43 de 2019 resumindo o que se sabe atualmente sobre potenciais impactos de campos eletromagnéticos em ambientes marinhos costeiros, com foco específico em espécies de peixes de natureza comercial ou recreativa

⁴³ CSA Ciências Oceânicas Inc.; Expoente. 2019. "Avaliação dos Potenciais Efeitos dos Campos Eletromagnéticos em Espécies de Peixes de Importância para a Pesca Comercial ou Recreativa no Sul da Nova Inglaterra." Relatório ao Departamento do Interior dos EUA, Bureau of Ocean Energy Management (BOEM). Estudo OCS BOEM 2019-049, 62p., agosto (Exh. SW-2, Apêndice K, em 7).

importância no sul da Nova Inglaterra (Exh. SW-2, apêndice K, ponto 6). Com base na sua análise do estado dos conhecimentos sobre os potenciais impactos relacionados com os campos eletromagnéticos na vida marinha, o estudo BOEM de 2019 concluiu:

"Não se espera que a operação de projetos de energia eólica offshore afete negativamente os peixes comerciais e recreativos na área sul da Nova Inglaterra. Prevêem-se efeitos negligenciáveis, caso existam, nas espécies de fundo. Não são esperados efeitos negativos nas espécies pelágicas [isto é, nas camadas superiores do mar aberto] devido à sua distância dos cabos de alimentação enterrados no fundo do mar" (Exh. SW-2, apêndice K, ponto 6).

Esta conclusão baseia-se no número crescente de estudos de investigação recentes publicados por investigadores norte-americanos e europeus, bem como em informações disponíveis provenientes de inquéritos a peixes realizados na Europa, onde os cabos submarinos de exportação AC e DC são operados em ambientes costeiros há mais de uma década (Exh. SW-2, apêndice K, ponto 6).

A Companhia sustenta que tanto o agrupamento dos condutores, como o seu enterramento sob o fundo do mar, serviriam para reduzir a força MF no fundo do mar, bem como dentro da coluna de água (Exh. EFSB-MF-7, em 1). Além disso, a utilização de HDD para trazer os cabos offshore para terra resultaria em profundidades de enterramento de cabos mais profundas no local do landfall e na redução da intensidade do campo magnético no landfall (Exhs. EFSB-MF-7, em 1; EFSB-MF-8, em 1). O campo magnético modelado de pico para o caso de instalação de aterro HDD a uma altura de um metro acima da superfície do solo é de 261 mG (Exh. EFSB-MF-8, em 1). Este nível é inferior ao correspondente pico modelado nível de campo magnético de 433 mG para um caso de instalação de banco de dutos subterrâneo HVDC de circuito único em terra e comparável aos níveis de campo magnético correspondentes modelados de pico de 252 e 259 mG para os dois casos de instalação de banco de dutos subterrâneos HVDC de circuito duplo em terra que foram modelados (Exh. EFSB-MF-8, em 1). Em seu Apêndice G do DEIS intitulado "Mitigação e Monitoramento", a BOEM observa que empregar o padrão da indústria para enterramento e blindagem de cabos são as melhores práticas para minimizar os efeitos potenciais dos campos eletromagnéticos para os organismos marinhos (Exh. SW-8, aplicação G em G-13, G-14, G-20, G-30).

b. Impactos adicionais de queda de terra

i. Ruído

A empresa afirmou que a perfuração de HDD poderia exigir de dois a quatro meses de perfuração principalmente contínua, inclusive à noite (Exhs. EFSB-LF-2; SW-14, em 3-13). O ACS declarou igualmente que o funcionamento do equipamento HDD poderia produzir níveis sonoros mais elevados do que outras atividades de construção previstas (RR-EFSB-5(1), em 1). A Companhia representou que as principais fontes de ruído para as atividades de HDD seriam a sonda de perfuração, geradores e bombas (RR-EFSB-5, em 1 a 2, Anexo). No entanto, a Companhia afirma que o Projeto cumpre as portarias de ruído aplicáveis e minimiza o ruído (RR-EFSB-5, em 1).

Para lidar com essas fontes de ruído relacionadas à construção, a Empresa afirmou que cumpriria o Estatuto de Controle de Ruído Somerset e os Regulamentos de Qualidade do Ar MassDEP em 310 CMR 7.10 (1).⁴⁴ e BMPs para mitigação de ruído (RR-EFSB-5, em 1; RR-EFSB-5(1), em 9-12; Resumo da Empresa em 116; Town Brief em 4).

A empresa afirmou que prevê que certas atividades relacionadas à construção (por exemplo, HDD) seriam esforços contínuos que ocorrem ao longo do dia e da noite (Exh. SW-6, aos 13-18). A empresa sustenta que a atividade contínua das HDD durante o período de perfuração até quatro meses facilitaria a conclusão mais rápida da perfuração e, por conseguinte, uma duração mais curta dos impactos das HDD nos residentes perto de Brayton Point (Company Brief at 166 n.31).

A empresa explicou que a sua modelação de ruído refletia a utilização de silenciadores de "grau crítico" em todos os equipamentos de construção de HDD como atenuação de ruído (RR-EFSB-5(1), em 2; Exh. SW-14, Tabela 8-1, em 8-13).⁴⁵ Segundo o SCW, previa-se que as duas vias de desembarque candidatas produziram níveis máximos de ruído estimados semelhantes (RR-EFSB-5, em 1). A empresa representou que o ruído audível produzido pela construção do HDD na localização do rio Lee é

⁴⁴ Os Regulamentos de Qualidade do Ar MassDEP em 310 CMR 7.10, subseções (1) e (2), dizem respeito ao uso de equipamentos emissores de som de forma a reduzir ruídos desnecessários. (Exh. SW-11, em 7-4).

⁴⁵ A empresa sustenta que um silenciador de grau crítico pode reduzir o ruído do

equipamento de construção em até aproximadamente 32 dBA (RR-EFSB-5(1)).

espera-se que seja de 58 dBA⁴⁶ ou menos nas residências mais próximas em Swansea, MA, e menos de 50 dBA em Somerset, MA (RR-EFSB-5, em 1). Espera-se que o ruído audível produzido pela construção do HDD na localização alternativa do rio Taunton seja de 58 dBA ou menos nas residências mais próximas em Somerset, MA, e menos de 50 dBA em Swansea, MA (RR-EFSB-5, em 1).⁴⁷

A empresa declarou que pretende coordenar e consultar as cidades de Somerset e Swansea para minimizar o ruído de construção e as vibrações da HDD através das seguintes estratégias (Exh. SW-14, em 8-12):

- A Empresa exigiria que o empreiteiro de construção operasse equipamentos de construção de modo que os níveis de ruído relacionados à construção cumpram as seções aplicáveis dos Regulamentos de Qualidade do Ar MassDEP em 310 CMR 7.10 (Exhs. SW-11 em 7-3; SOM-10; SOM-8).
- A empresa minimizaria a quantidade de trabalho realizado fora do horário típico de construção. A Companhia desenvolveria as horas de construção de acordo com o Estatuto de Controle de Ruído de Somerset e as horas de construção regulamentadas municipais (na medida do possível), e em coordenação com a cidade (Exh. SW-11 em 7-3).
- A empresa utilizaria silenciadores de grau crítico para a redução de ruído em equipamentos de construção utilizados durante as atividades de HDD e de outra forma, conforme adequado, reduzindo assim os níveis de ruído no equipamento de construção em até 32 dBA (RR-EFSB-5; RR-EFSB-5(1) - ver Relatório Atualizado sobre o Ruído da Construção, ponto 16).
- A empresa manteria os equipamentos de construção e usaria modelos mais recentes na medida do possível para proporcionar o desempenho mais silencioso (Exh. SW-11 em 7-3).
- A empresa utilizaria gabinetes, sempre que possível, em equipamentos de operação contínua, como compressores e geradores (Exh. SW-11 em 7-3).
- A empresa desligaria os equipamentos de construção quando não estivessem em uso e minimizaria os tempos de marcha lenta sem carga (Exh. SW-11 em 7-3).

⁴⁶ As medições de ruído realizadas são ponderadas A, uma rede de ponderação padrão internacional incorporada em medidores de nível sonoro que é projetada para se aproximar da faixa de frequência auditiva da maioria das pessoas. Os resultados em decibéis ponderados A são apresentados em unidades de dBA (RR-EFSB-5(1), em 5).

⁴⁷ O SCW indicou que intervalos de 50 a 60 dBA são semelhantes ao ruído em um escritório

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
de negócios típico (RR-EFSB-5, em 1).

Página 120

- A empresa mitigaria o impacto de equipamentos barulhentos em locais sensíveis, usando barreiras temporárias ou amortecendo distâncias conforme possível (Exhs. SW-11 em 7-3 a 7-4; SOM-8, em 3).
- A empresa exigiria localizar fontes de ruído contínuas, como geradores e compressores, longe de propriedades residenciais e ter silenciadores fechados. O SCW também usaria geradores de baixo ruído para reduzir os impactos do ruído (Exh. SW-11 em 7-4).

ii. Impactos nas zonas húmidas

A Companhia afirma que as rotas do rio Lee e do rio Taunton são equivalentes no que diz respeito aos baixos impactos nessas áreas de recursos costeiros (Exh. SW-1, em 5-3). Uma delimitação de zonas húmidas no local, realizada pela Empresa em dezembro de 2021, identificou características costeiras como praias barreira, dunas costeiras, margens costeiras, áreas de recursos de zonas húmidas, zonas húmidas vegetadas limítrofes, litoral rochoso e um sapal (Exh. SW-1, em 5-3). A investigação de campo também identificou um recurso hídrico interior, a Bacia de Abastecimento Inferior, regulada de acordo com o WPA (Exh. SW-1, em 5-3). Landfall usando tecnologia HDD avançaria cabos sob características costeiras e áreas de recursos de zonas húmidas costeiras, incluindo um banco costeiro blindado riprap (Exh. SW-14, em 1-3). De acordo com a Companhia, a queda de terra ocorreria dentro de áreas anteriormente perturbadas em Brayton Point que são adjacentes e dentro da estrada de perímetro existente (Exh. SW-14, em 1-3). Para a Rota do Rio Lee, a Empresa sustentou que a localização recentemente modificada do desabamento de HDD move a área de construção de HDD em terra e TJBs associados para fora dos limites do LSCSF, evitando a construção e instalação em terra de instalações dentro do LSCSF (Exh. EFSB-CM-1(S2) em 3). Além disso, a empresa indicou que o HDD modificado para a Rota do Rio Lee move a área de construção de HDD em terra para fora dos limites da jurisdição histórica das marés e reduz os impactos dentro da Área Ribeirinha de 200 pés ("RA") para 0,3 acres da estimativa anterior de aproximadamente 0,5 acres (Exh. SW-14, em 1-2 a 1-3). A empresa indicou que a área de construção do HDD terrestre Taunton River Route invade ligeiramente o LSCSF e resultaria em aproximadamente 0,005 acres (236 pés quadrados) de impacto temporário para o LSCSF (Exh. SW-14, em 1-2 a 1-3). Para ambas as rotas, a Companhia observou que não há estruturas acima do solo construídas dentro da LSCSF e, portanto, não há impactos permanentes na drenagem pluvial ou no controle de inundações (Exh. SW-6, em 6-13).

As áreas de jurisdição geográfica do Capítulo 91 sobre o Projeto incluem o seguinte: (1) Marés Fluídas – e xtende desde a linha de água alta média ao largo de três milhas, até ao limite estadual de jurisdição territorial; e (2) Marés cheias - Dentro de Áreas Portuárias Designadas, a linha costeira média histórica de águas altas (ou seja, antigas terras submersas, todas as áreas preenchidas) (Exh. SW-6, em 7-1). Assim, a Companhia obteve um projeto de licença do Capítulo 91 para partes das operações de desabamento de HDD e construção do banco de dutos subterrâneo e sistema de bueiros parcialmente localizados dentro de áreas designadas como marés historicamente cheias localizadas no lado do rio Lee de Brayton Point e instalações de cabos de exportação offshore localizadas dentro de marés fluídas jurisdicionais (Exh. SW-6, em 7-1). A Empresa sustentou que as atividades do Projeto que ocorrem dentro da RA de 200 pés do Rio Lee estão amplamente isentas dos padrões de desempenho da RA sob os regulamentos WPA em 310 CMR 10.58(6)(i), especificamente, devido a uma isenção do Capítulo 91, que isenta estruturas e atividades sujeitas a uma licença ou permissão de vias navegáveis do Capítulo 91, ou autorizado antes de 1973 por uma lei especial, desde que a estrutura ou atividade esteja sujeita à jurisdição e obtenha uma licença, permissão ou autorização sob 310 CMR 9.00: Waterways (310 CMR 10.58(6)) (Exh. SW- 6, aos 6-3 e 6-14). Em 10 de setembro de 2024, o MassDEP emitiu um Projeto de Licença de Hidrovias Capítulo 91 (Exh. EFSB-N-4(S5)(3)).

No entanto, a Companhia indicou que trataria da parte do Projeto que se estende para a RA e não está sujeita a uma licença ou permissão de hidrovias do Capítulo 91 e, portanto, não está isenta das disposições da RA (Exh. SW-11, aos 9-19). A SCW apresentou um NOI de acordo com o WPA de Massachusetts e seus regulamentos, e de acordo com as "disposições limitadas do projeto" em 310 CMR 10.24(7)(a) & (b) junto às Comissões de Conservação de Somerset e Swansea e MassDEP para áreas de recursos de zonas úmidas regulamentadas aplicáveis dentro da área do Projeto (Exh. SW-11, aos 9-19). Os NOIs do WPA incluíram informações necessárias para determinar a conformidade do Projeto com os padrões de desempenho para cada uma das áreas de recursos afetadas. (Exh. SW-11, aos 9-19). A Comissão de Conservação de Somerset aprovou o NOI do Projeto em 29 de agosto de 2024 e emitiu uma Ordem de Condições em 9 de setembro de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S5)(1)). A Comissão de Conservação de Swansea aprovou o NOI do Projeto em 12 de agosto de 2024 e emitiu uma Ordem de Condições em 27 de agosto de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S5)(2)).

A empresa relatou que os regulamentos WPA RA em 310 CMR 10.58(5) incluem disposições para o "Redesenvolvimento dentro de áreas ribeirinhas previamente desenvolvidas; Restauro e Mitigação", afirmando que a autoridade emissora (i.e., comissão local de conservação, MassDEP) pode permitir trabalhos de requalificação de uma AR anteriormente desenvolvida, desde que a obra melhore as condições existentes (Exh. SW-11, em 4-10). A SCW afirma que se propõe a melhorar as condições existentes reutilizando aproximadamente 0,5 acres de RA degradada e previamente desenvolvida para instalar infraestrutura subterrânea de transmissão elétrica, permitindo assim a entrega de 1.200 MW de energia renovável (Exh. SW-11, em 4-10). O SCW indicou que restauraria as áreas de perturbação ao seu estado original ou melhor após a construção (Exh. SW-11, em 4-14). Além disso, de acordo com os comentários ENF do MassDEP, o Projeto seria revisto de acordo com a Seção 401 Requisitos de Certificação de Qualidade da Água (Exh. SW-11, aos 9-19).

iii. Acesso do público

A empresa exigiria uma restrição temporária e de curto prazo no acesso à orla dentro das áreas de construção imediatas e do caminho do HDD por razões de segurança (Exh. SW-1, em 4-26). No entanto, a Companhia afirma que não haveria impactos de longo prazo em áreas imediatas à beira-mar, acesso público ou atividades relacionadas a embarcações ao longo da área da orla (Exh. SW-1, em 4-26), particularmente para a Rota do Rio Lee, já que o Rio Lee tem poucos usos recreativos (Exh. SW-1, em 4-27). A Companhia afirmou que a Rota do Rio Lee interfere menos com o acesso público do que a Rota do Rio Taunton, pois evita os canais dragados da USACE, um cais ativo e a rampa de barcos em Brayton Point (Exh. SW-1, em 4-26). A Rota do Rio Taunton passa pela Praia Brayton Point e uma área de caminhada adjacente a residências (Exh. SW-1, em 4-27).

iv. Impactos visuais/luminosos

O SCW indicou que, durante as operações de HDD, existiriam duas fontes principais de impactos na iluminação visual: (1) de navios offshore envolvidos nas atividades de HDD; e (2) a partir de qualquer iluminação configurada para suportar a atividade de HDD em terra (Exhs. SW-6, em 1-53 a 1-56; SW-11, em 7-8; SW-14, em 3-17). A iluminação de navegação cumprirá os requisitos do USCG para todas as luzes de navegação a bordo dos navios (Exhs. SW-11, em 7-8; SW-14, em 3-17). Iluminação de tarefas durante a construção

seria usado apenas quando necessário, e a iluminação de construção seria equipada com escudos de luz para evitar que a luz invadisse áreas adjacentes (Exhs. SW-11, em 7-8; SW-14, em 3-17). A iluminação de embarcações offshore e a iluminação de navegação cumpririam os requisitos do USCG (Exh. SW-14, em 3-17). A Companhia sustenta que não haveria impactos visuais permanentes no local do desabamento, pois todas as instalações de transmissão estariam localizadas no subsolo (Exh. SW-1, em 5-15).

c. Posições das Partes

i. Cidade de Somerset

A cidade de Somerset afirma que geralmente apoia o projeto (Town Brief em 1), no entanto, a cidade solicita que o Siting Board aprove o projeto sujeito a condições, que abordam uma série de questões integradas de impacto ambiental e de saúde pública marinhas e de terras altas (Town Brief em 1-2). Essas condições propostas, condições adicionais relacionadas à isenção de zoneamento, bem como as respostas da Companhia são discutidas na Seção VIII. As condições propostas pela cidade respondem às preocupações expressas pelos moradores da cidade que falaram em nome da cidade no processo (ou seja, Dr. Paul Healy, Kathleen Souza, Patrick McDonald, Nicole McDonald e Nancy Thomas) (Town Brief em 2-7; Exh. SW-SOM-1). Durante seus depoimentos diretos pré-apresentados, os moradores afirmam que a cidade precisava de especialistas independentes terceirizados para analisar os impactos do projeto, ruído, materiais perigosos, tráfego, águas pluviais e escoamento de águas residuais, qualidade do ar e questões e preocupações relacionadas ao projeto (Exhs. TOS-3; TOS-4; TOS-5; TOS-6; TOS-7).

Por exemplo, o Dr. Healy afirmou em seu testemunho que os impactos do projeto no meio ambiente e na saúde dos moradores de Somerset seriam mais plenamente informados usando um higienista industrial qualificado e profissional licenciado do local com experiência trabalhando em um local de limpeza de superfundos (Exh. TOS-3, em 4). O Dr. Healy alega que consultores profissionais independentes são cruciais para avaliar adequadamente os resíduos perigosos, ruído e problemas de contaminação da água no local do Projeto, e para fornecer recomendações para mitigar a exposição aos trabalhadores, ao meio ambiente e aos residentes na área local (Exh. TOS-3, em 4). O Dr. Healy também recomendou que a SCW financie profissionais qualificados do local da cidade para supervisionar todas as atividades de construção e pré-construção que envolvam trabalho em ou em torno de áreas contaminadas documentadas no local (Exh. TOS-3, em 4). O Dr. Healy também recomendou que a SCW coopere plenamente com os consultores da

condições razoáveis e recomendações dos consultores do Município (Exh. TOS-3, em 4). Patrick McDonald afirmou que uma análise detalhada independente sobre os efeitos do fluxo contínuo de 1.200 MW e até 3.600 MW entrando em Brayton Point deve ser disponibilizada ao público (Exh. TOS-5, em 3).

ii. Resposta da empresa

A SCW afirma que assumiu inúmeros compromissos em relação à minimização dos impactos ambientais (Resumo de resposta da empresa em 4). De acordo com a Companhia, muitos desses compromissos declarados pela SCW em seu Brief são os mesmos propostos pelo Município em seu Brief (Resumo de Resposta da Empresa em 4). A empresa afirma que isso demonstra que ela se envolveu com a cidade em relação ao cumprimento das condições especificadas (Resumo de resposta da empresa em 4). Quando há divergências entre as condições da cidade e os compromissos da empresa, a empresa afirma que está confiante de que essas divergências podem ser resolvidas em um acordo mutuamente aceitável (Resumo de resposta da empresa em 4). As condições do Município, as condições adicionais relacionadas com a isenção de zoneamento, bem como as respostas da Empresa são abordadas na seção VIII.D da presente decisão.

d. Análise e Conclusões sobre os Impactos Ambientais Marinhos e Terrestres

Para as rotas do rio Lee e do rio Taunton, a empresa propõe instalar os mesmos equipamentos usando os mesmos métodos de construção. Em muitos casos, os impactos relativos dos recursos marinhos e costeiros ao longo da Rota do Rio Lee (2,1 milhas de comprimento, rota offshore em águas estaduais) são proporcionalmente menores do que impactos de recursos semelhantes ao longo da Rota do Rio Taunton (2,4 milhas de comprimento, rota offshore em águas estaduais), uma vez que a Rota do Rio Lee é 0,3 milhas mais curta e, portanto, impacta menos recursos, conforme indicado em várias seções abaixo. Portanto, grande parte da diferença entre as duas rotas é atribuível à diferença de comprimentos. Na verdade, ambas as rotas em águas estatais são as mesmas, mas pela divergência das rotas ao sul de Brayton Point. A análise e os resultados relativos a ambas as rotas nas seções abaixo também incluem a Variação Percebida de cada rota.

i. Recursos Marinhos

(A) Fundos marinhos

O registro mostra que os impactos no fundo do mar (ou seja, LUO e LCS) do Projeto seriam impulsionados pela preparação do local, enterramento de cabos por aração a jato e instalação de poços de HDD no ambiente subtidal nearshore. Dada a rota 0,3 milhas mais longa da Rota do Rio Taunton em relação à Rota do Rio Lee, a primeira exigiria enterramento adicional de cabos e, portanto, interrupção adicional do fundo do mar.

A empresa mitigaria os impactos do projeto do fundo do mar em seu projeto através do encaminhamento do cabo dentro da OECC para evitar recursos sensíveis, propondo uma estratégia de enterramento de cabos a jato e enterramento profundo de cabos para minimizar os impactos para a comunidade biológica bentônica.

O Conselho considera que a Rota do Rio Lee e sua Variação Percebida é preferível à Rota do Rio Taunton (e sua Variação Notada) dada a rota mais curta da Rota do Rio Lee. Com as medidas de mitigação propostas pela Companhia, o Siting Board considera que os impactos no fundo do mar relacionados à construção da Rota do Rio Lee seriam minimizados.

(B) Qualidade da Água Marinha

O registro mostra que a instalação dos Cabos de Exportação Offshore teria efeitos localizados e temporários na qualidade da água marinha, principalmente relacionados com trincheiras e dragagens em poços de HDD e aração a jato. O registro mostra que os métodos de enterramento de cabos da empresa que empregam fluidização do solo (ou seja, aração a jato) minimizariam a perturbação do sedimento. O registro também mostra que o menor comprimento da Rota do Rio Lee, em relação à Rota do Rio Taunton, resulta em menos assentamento de cabos, portanto, menos fluidização de sedimentos e menor turbidez geral e TSS, resultando assim em impactos reduzidos na qualidade da água.

O Conselho considera que a Rota do Rio Lee é preferível à Rota do Rio Taunton, dado o impacto reduzido na qualidade da água marinha. O Siting Board considera que a empresa minimizou os impactos na qualidade da água marinha do projeto.

(C) Recursos biológicos marinhos

(1) Mariscos e organismos bênticos

O registo mostra que a empresa selecionou métodos de construção de menor impacto e micro-encaminharia cabos dentro da OECC para evitar habitats complexos na medida do possível. A empresa selecionou a rota OECC para minimizar o comprimento dos cabos necessários. A Empresa planeia também coordenar com os condestáveis municipais de moluscos no que diz respeito à sementeira de moluscos antes das atividades de construção, e com o NMFS e o DMF para determinar níveis adequados de monitorização e medidas de mitigação para qualquer perda de habitat para moluscos devido à dragagem associada a atividades de HDD offshore. Os impactos potenciais da instalação de cabos de exportação offshore e da dragagem de poços de HDD seriam temporários, uma vez que o fundo do mar seria restaurado através de processos naturais de corrente/maré. Espera-se que o deslocamento do habitat bêntico onde ocorreria a colocação de cabos seja temporário, e espera-se que a recolonização e a recuperação comecem logo após o fim da construção. Ambas as opções de rota atravessam Áreas de Adequação de Mariscos mapeadas. A Rota do Rio Lee atravessa o habitat adequado de Quahog, enquanto a Rota do Rio Taunton atravessa o habitat adequado para Quahog e Ostras Americanas.

O Conselho considera que a Rota do Rio Lee é preferível à Rota do Rio Taunton, dados os impactos reduzidos nos moluscos e organismos bentónicos. Com a implementação das medidas de mitigação propostas pela Companhia, o Siting Board considera que os impactos aos moluscos e organismos bentónicos relacionados à construção da Rota do Rio Lee seriam minimizados.

(2) Peixe e Pescas

O registo indica que os pescadores comerciais e recreativos seriam temporariamente excluídos da pesca ativa dentro ou transitando pelas áreas de construção e zonas de segurança em torno das embarcações durante a fase de construção do projeto, resultando numa perda temporária de acesso aos pesqueiros. O registo mostra que não são propostas novas restrições à navegação, à pesca ou à colocação de artes de pesca fixas ou móveis após a construção. A empresa prevê negociar uma janela sazonal para a instalação dos cabos de exportação offshore dentro das águas estaduais de Massachusetts durante o período entre 15 de janeiro e 31 de maio para evitar impacto direto na desova da solha de inverno.

Os impactos da construção para as espécies de peixes seriam mitigados através do enterramento de cabos, micro-encaminhamento do OECC, aplicação de HDD na área costeira, restrições TOY (para desova de linguado de inverno) e coordenação de agências estaduais/federais em relação à mitigação da pesca. Os impactos económicos para os pescadores resultantes do encerramento das pescarias e das restrições durante a construção do projeto seriam atenuados através da recuperação da empresa e da deslocalização das artes de pesca; estabelecimento de um processo de reembolso de sinistros de artes perdidas; criação de um ou mais fundos para compensar os pescadores que sofrem perdas financeiras devido à sua deslocação; fornecimento de aviso prévio aos pescadores durante as operações de construção; e coordenação da comunidade pesqueira e da empresa. Apesar do monitoramento de peixes no rio Sakonnet, o registro não reflete o monitoramento de peixes nas águas do estado de Massachusetts, deixando em questão uma compreensão completa da comunidade de peixes e dos impactos da pesca do Projeto ao longo do tempo nas águas do estado de Massachusetts.

O Siting Board instrui a Empresa a continuar as consultas com o DMF de Massachusetts sobre os esforços planejados de monitoramento da pesca costeira, incluindo o monitoramento pós-construção, e a informar anualmente sobre os esforços de monitoramento pós-construção ao Massachusetts DMF e ao Siting Board durante a duração de tal atividade de monitoramento, conforme exigido pelo Plano de Monitoramento da Pesca Costeira Eólica da Costa Sul.

O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Rota do Rio Lee dada a sua extensão mais curta.

Dadas as estratégias de mitigação propostas pela Companhia, o Siting Board considera que os impactos relacionados à construção e operação do Projeto seriam minimizados.

(3) Recursos Aviários

O registro mostra que nem a Rota do Rio Lee nem a Rota do Rio Taunton estão localizadas dentro de áreas mapeadas como Habitat Prioritário e Estimado para espécies aviárias listadas pelo Estado. O Siting Board observa que os componentes do Projeto offshore que estarão localizados fora das águas do estado de Massachusetts existirão dentro de habitats migratórios e áreas de forrageamento para espécies listadas pelo Estado, incluindo as andorinhas-do-mar-róseas, andorinhas-do-mar-comum, andorinhas-do-mar-menor e andorinhas-do-mar. O registro mostra que as espécies de aves marinhas podem ser perturbadas por atividades de construção baseadas em navios, com risco potencial de colisões de aves com embarcações iluminadas durante a construção

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
marinha em condições de baixa visibilidade.

Página 130

No entanto, devido à curta duração da construção, não se esperam efeitos a nível populacional para as aves marinhas e costeiras.

O registro mostra que a empresa reduziria o potencial de risco de colisão com o uso de proteção descendente da iluminação na medida do possível. Além disso, o SCW apresentou ao BOEM um Draft Post-Construction Avian and Bat Monitoring Framework, e os impactos aviários e a mitigação seriam abordados como um componente do processo de licenciamento federal do BOEM.

O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Rota do Rio Lee dado o seu comprimento mais curto em relação à Rota do Rio Taunton, resultando assim em menores impactos na construção. O Siting Board considera que os impactos aviários relacionados com a construção e operação do Projeto seriam minimizados com as estratégias de mitigação de impacto aqui descritas.

(4) Espécies marinhas protegidas e habitat SSU O

registro mostra que os mamíferos marinhos estão presentes sazonalmente (ou seja, de setembro a maio) dentro de

Mount Hope Bay incluem o selo do porto, o selo cinza, o selo harpa e o selo com capuz. Não há habitat de baleias-francas do Atlântico Norte na OECC dentro das águas do estado de Massachusetts; em vez disso, o OECC offshore viaja através do habitat central da baleia-franca do Atlântico Norte em águas federais. O Plano de Monitoramento e Mitigação de Mamíferos Marinhos e Tartarugas Marinhas da SCW descreve medidas que seriam tomadas para proteger as baleias-francas do Atlântico Norte, incluindo monitoramento visual e acústico, zonas de remoção e uso de tecnologias avançadas adicionais durante períodos de trabalho noturno ou outras condições de baixa visibilidade. A empresa implementaria medidas de mitigação do projeto destinadas a reduzir ou eliminar ataques de embarcações com espécies marinhas protegidas, incluindo OSP para monitorar baleias, outros mamíferos marinhos e tartarugas marinhas em embarcações de construção ativas.

Durante a construção, essas espécies podem ser expostas a estressores temporários, como ruído, aumento do tráfego de embarcações e equipamentos na água, o que pode resultar em distúrbios localizados de curto prazo para os indivíduos. Os navios de construção do projeto ficariam imobilizados no local por períodos de tempo significativos; e grandes embarcações de construção viajariam de e para a Área do Projeto a baixas velocidades. A Companhia propôs medidas de mitigação destinadas a reduzir ou eliminar os ataques de embarcações com espécies

Além disso, o registro mostra que as rotas do rio Lee e do rio Taunton nas águas estaduais de Massachusetts estão localizadas fora dos habitats SSU mapeados e do habitat estimado ou prioritário para espécies raras. A SCW continuará as consultas com o NHESP e o DMF de Massachusetts para garantir que os impactos em espécies marinhas raras sejam evitados ou mitigados na medida do possível.

O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Lee River Route, dado o seu comprimento mais curto e os correspondentes impactos de construção mais baixos. Além disso, o Siting Board considera que os impactos para os mamíferos marinhos em águas estatais foram minimizados com base nas estratégias de mitigação de mamíferos marinhos propostas.

(D) Recursos Arqueológicos e Históricos Marinhos

Existe um potencial sítio marítimo histórico e dois paleo-formas de relevo na área da OECC identificadas como "áreas de evasão". O registro mostra que as áreas de evasão potenciais se sobrepõem entre a Rota do Rio Lee e a Rota do Rio Taunton. O Arqueólogo Marinho Qualificado da SCW estabeleceu áreas de evasão/zonas-tampão em torno de cada recurso cultural submerso e formas de relevo submersas antigas. A Companhia realizará levantamentos adicionais dentro de áreas identificadas como potencialmente sensíveis para a presença de recursos históricos ou arqueológicos anteriormente desconhecidos, conforme necessário. O SCW continuará as suas consultas com o BOEM, o BUAR e o MHC para desenvolver medidas adequadas de prevenção e mitigação. A empresa também desenvolveu um plano de mitigação que descreve as etapas necessárias a serem seguidas se a prevenção não for possível, bem como um plano de descoberta imprevista se um recurso cultural for encontrado durante a instalação.

A Siting Board considera as duas rotas equivalentes no que diz respeito aos recursos arqueológicos e históricos marinhos. O Siting Board considera que o Projeto minimizou e mitigou os impactos nos recursos arqueológicos marinhos e históricos subaquáticos com base nas estratégias de mitigação propostas. O Siting Board espera que a Empresa continue as consultas com o BOEM, MBUAR e MHC para desenvolver medidas apropriadas de prevenção e mitigação em relação aos recursos arqueológicos e históricos potenciais e descobertos.

(E) Impactos da embarcação

(1) Tráfego de navios

Durante a construção, os pescadores comerciais e recreativos podem ser temporariamente excluídos da pesca ativa dentro ou transitando pelas áreas de construção localizadas e zonas de segurança. Após a construção, o registro mostra que não há impactos regulares previstos relacionados ao projeto para o tráfego marítimo. O CCS tomará várias medidas para minimizar e atenuar os impactos temporários relacionados com a construção nas atividades de navegação e pesca perto dos seus navios (ver supra VI.C.3.a.v.B).

O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Rota do Rio Lee dado o seu comprimento mais curto em relação à Rota do Rio Taunton, resultando em menor duração das operações de construção, e menor impacto no tráfego de navios em águas estatais (ou seja, evitar os canais dragados do Rio Taunton e um cais ativo). Maiores impactos de navios são esperados com a Rota do Rio Taunton devido ao aumento do tráfego de navios de base ao longo dessa rota. Com a implementação das medidas de mitigação propostas pela Companhia, o Siting Board considera que os impactos no tráfego de embarcações foram minimizados.

(2) Emissões atmosféricas dos navios

As emissões offshore do projeto consistiriam em emissões de navios da atividade de colocação de cabos na Baía de Mount Hope. O registro indica que o projeto não acionaria os requisitos de licenciamento aéreo do estado. O registro mostra que os motores e geradores marítimos usados durante este projeto seriam certificados pelo fabricante para cumprir as normas de emissão de motores marítimos aplicáveis. A empresa também usaria combustíveis com baixo teor de enxofre em conformidade com as normas internacionais e os requisitos federais. Além dessas medidas, o Siting Board orienta a Companhia a: (i) usar eletricidade terra-navio para embarcações enquanto elas estão atracadas, sempre que possível, (ii) avaliar a viabilidade de fornecer eletricidade terra-navio a embarcações próximas à costa para minimizar ou eliminar a necessidade de motores a bordo para gerar energia a partir de combustíveis fósseis e (iii) apresentar relatórios indicando sua capacidade de usar operações terra-navio 30 dias antes da construção, 180 dias após o início da construção e 90 dias após a conclusão da construção.

O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Rota do Rio Lee dado o seu comprimento mais curto em relação à Rota do Rio Taunton e, portanto, menores emissões de navios. Com as ações de mitigação propostas pela Companhia, o Siting Board considera que os impactos nas emissões das embarcações foram minimizados.

(3) Reabastecimento de embarcações

O registro mostra que navios menores reabasteceriam no porto, enquanto navios de instalação maiores podem exigir reabastecimento offshore. O registro mostra que a SCW seguiria todas as regulamentações federais, estaduais e locais referentes à transferência, descarte e liberação acidental de produtos químicos e óleo. O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Rota do Rio Lee dado o seu comprimento mais curto em relação à Rota do Rio Taunton, resultando em menor duração das operações de navios de construção e menos reabastecimento de navios. O Siting Board considera que a Companhia minimizou o risco durante as operações de reabastecimento de embarcações com base em suas estratégias de mitigação propostas.

(F) Derrames acidentais e resposta a emergências

A Companhia preparou um ERP para evitar e mitigar o risco e o impacto de lançamentos acidentais de petróleo e outros materiais perigosos na coluna de água, habitats bentônicos e linhas costeiras. Os contratados da Empresa são obrigados a cumprir todos os regulamentos aplicáveis para a prevenção e controle de derramamentos acidentais, conduzir todas as atividades de forma a evitar uma liberação para o meio ambiente e ser responsáveis pela implementação de procedimentos de prevenção e resposta a derramamento de óleo para todos os equipamentos. O registro também mostra que embarcações, barcas e equipamentos são obrigados a chegar livres de vazamentos; todas as mangueiras e outros componentes óleo-hidráulicos inspecionados quanto a desgaste e fugas; e que os materiais de controle de derrames estariam localizados no local. Os navios de projeto seguiriam os requisitos do USCG relativos às águas de porão e lastro e cumpririam os requisitos regulamentares relacionados com a prevenção e o controle de descargas e derrames acidentais.

O Siting Board orienta a Empresa a incluir em seu ERP final as seguintes condições de emergência, incluindo: descoberta de contaminação imprevista ou estruturas potencialmente impactando cursos d'água, derramamentos de petróleo ou materiais perigosos, componentes danificados do Projeto offshore e onshore impactando as águas ou áreas costeiras de

O plano deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos: i) medidas de resposta que serão tomadas em caso de derrames, no local ou fora do local, ou de liberações de petróleo ou de matérias perigosas ou de outras condições de emergência acima referidas; (ii) nomes e números de telefone de agências/funcionários locais, estaduais e federais a serem contatados em caso de emergência, incluindo um derramamento de óleo ou materiais perigosos, e a exigência de notificar os representantes da cidade dentro de duas horas de qualquer derramamento ou derramamento fora do local que possa migrar para fora do local ou outras condições de emergência acima; (iii) procedimentos de evacuação de residências e empresas locais em caso de incêndio ou grande liberação de vapor; os procedimentos devem incluir, no mínimo, procedimentos de notificação de emergência e uma zona de recepção de evacuação; iv) medidas de prevenção e combate a incêndios que incluam, no mínimo, procedimentos e equipamentos a utilizar para responder a incêndios na zona de trabalho que possam ocorrer nos equipamentos; v) Um plano de contingência de preparação para eventos para fazer face a potenciais acontecimentos naturais ou operacionais que possam ocorrer na estação de conversor. O ERP final deve ser apresentado ao Siting Board 30 dias antes da construção e atualizado pelo menos anualmente a partir daí.

O Siting Board encontra uma ligeira vantagem para a Rota do Rio Lee, dado o seu comprimento mais curto em relação à Rota do Rio Taunton, e a correspondente menor duração das operações de construção de navios. Com essas ações de mitigação, o Siting Board considera que a Companhia tomou as medidas apropriadas para minimizar a potencial ocorrência e impacto do derramamento de petróleo e outras substâncias.

(G) Campos magnéticos (marítimos e terrestres)

O registro mostra que a Offshore Export Cables emitiria MF. A fim de estimar a quantidade de MF dos cabos e no local do Landfall, a Empresa modelou três configurações de Cabos de Exportação Offshore, incluindo o caso de instalação típico, bem como dois cenários atípicos de instalação do pior caso. Os dois casos de instalação atípica resultariam em níveis de MF sensivelmente mais altos do que o campo geomagnético da Terra a curtas distâncias dos cabos.

Comparativamente, o registro mostra que o cenário típico de transmissão emitiria campo magnético em níveis baixos dentro da faixa do campo geomagnético da Terra. O registro mostra que não existem limiares regulamentares ou orientações para níveis admissíveis de MF em

uma ou outra linha de transmissão. O registro mostra que MF seria mitigado devido aos cabos serem enterrados e empacotados.

Embora o enterramento de cabos possa fornecer uma boa proteção contra MF, entende-se que (1) tempestades (ou seja, furacões e nor'easters) podem alterar a profundidade do enterramento, e (2) até 15% dos cabos podem ser colocados no fundo do mar e exigir proteção secundária. Assim, o Siting Board orienta a Companhia a fornecer um plano de monitoramento pós-construção para os Cabos de Exportação Offshore nas águas do estado de Massachusetts. O plano de monitorização deve assegurar que os cabos de exportação offshore continuem a cumprir as profundidades de enterramento dos cabos alvo após grandes tempestades (furacões e nor'easters). O Conselho orienta a Empresa a consultar o DMF de Massachusetts sobre locais de monitoramento específicos e cronograma das atividades de monitoramento.

O Siting Board orienta a Companhia a realizar testes de campos magnéticos a partir dos Cabos Terrestres e Interconexão de Rede e da Estação Conversora, que devem ser feitos (i) antes do início da construção para estabelecer uma linha de base, (ii) 90 dias a partir do OGF estar totalmente desenvolvido e capaz de fornecer 1.200 MW de energia, e (iii) um ano a partir do OGF estar totalmente desenvolvido e capaz de fornecer aproximadamente 1.200 MW de energia. A Siting Board orienta a Empresa a realizar testes de campos magnéticos dos Cabos de Exportação Offshore dentro de um ano após o Projeto estar totalmente instalado e operacional. A empresa deve apresentar os resultados dos testes ao Siting Board. Ver secções VI.C.3 (Cabos terrestres e interligação à rede) e VI.D.2 (Estação de conversores).

O Siting Board não encontra nenhuma diferença clara entre as duas rotas candidatas do ponto de vista do MF marítimo. O Siting Board considera que, com estas ações de mitigação, os impactos da MF dos cabos de exportação no ambiente marinho foram minimizados.

ii. Análise e Resultados Adicionais dos Impactos dos Deslizamentos de Terra

(A) Ruído

Para estar em conformidade com os requisitos de ruído locais e estaduais, a empresa deve cumprir os seguintes requisitos de construção e controle de ruído operacionalmente baseado:

- Estatuto de Controle de Ruído Somerset:

Resumo da Portaria Municipal de Ruído da Cidade 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

- Regulamento de Ruído da Qualidade do Ar MassDEP (310 CMR 7.10)

O registo mostra que o funcionamento de equipamento HDD, principalmente a sonda de perfuração, geradores e bombas, poderia produzir níveis sonoros mais elevados do que outras atividades de construção previstas. O registo mostra que certas atividades relacionadas com a construção teriam de ser esforços contínuos que ocorrem ao longo do dia e da noite, incluindo a perfuração de HDD, que poderia exigir dois a quatro meses de perfuração maioritariamente contínua. A empresa alega que a atividade contínua das HDD durante o período de perfuração de até quatro meses facilita a conclusão mais rápida da perfuração e, por conseguinte, a duração mais curta dos impactos das HDD nos residentes perto de Brayton Point.

A Lee River Route e a Taunton River Route produziriam níveis máximos de ruído estimados semelhantes nas residências mais próximas, com o uso de silenciadores de grau crítico e outras estratégias de mitigação. Especificamente, o ruído audível produzido pela construção do HDD no local de aterragem da Lee River Route seria de 58 dBA ou menos nas residências mais próximas em Swansea e menos de 50 dBA nas residências mais próximas em Somerset. Para lidar com essas fontes de ruído relacionadas à construção, a Empresa cumpriria o Estatuto de Controle de Ruído Somerset e o Regulamento de Ruído da Qualidade do Ar da MassDEP, 310 CMR 7.10. Prevê-se que o ruído operacional em águas estatais offshore e em aterro seja mínimo.

A Empresa comprometeu-se a preparar um Plano de Avaliação e Mitigação de Ruído, que deverá incluir informações e dados que apoiem a avaliação da SCW de que está em conformidade com os regulamentos relevantes e inclui medidas de mitigação utilizadas para manter a conformidade (Resumo da Empresa em 117). A SCW trabalhará com o Somerset Board of Health para demonstrar a conformidade com o Estatuto de Controle de Ruído da Somerset e buscar quaisquer isenções temporárias que possam ser necessárias (Resumo da Empresa em 117).

Com exceção de operações contínuas como a HDD, a Empresa comprometeu-se a reduzir a quantidade de construção realizada fora do seu horário típico de construção e a desenvolver as horas de construção em coordenação com a cidade de Somerset. A Companhia também manterá uma página ativa de cronograma de obras para informar os moradores, moradores e outras partes interessadas sobre locais de construção, datas, atividades e medidas de controle de tráfego.

O Siting Board orienta a Empresa a desenvolver um Plano de Avaliação e Mitigação de Ruído como parte de seu CMP, que deverá cumprir as normas aplicáveis do Regulamento de Ruído MassDEP em 310 CMR 7.10 e o Estatuto de Controle de Ruído da Cidade de Somerset, durante a pré-construção e construção, incluindo durante as atividades de HDD, e operação do Projeto. A Empresa deve fornecer ao Município e à Junta o seu Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído antes de iniciar as atividades de construção. O Plano de Avaliação e Mitigação de Ruído deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos: (i) informações e dados de apoio à avaliação da Empresa de que os termos do Regulamento de Ruído MassDEP acima referenciado e do Estatuto de Controle de Ruído Somerset serão cumpridos e mantidos, soluções e ações de resposta para violações de ruído relatadas ou reclamações, bem como quaisquer outras informações que a Somerset Board of Health possa razoavelmente exigir para garantir o cumprimento das normas aplicáveis; (ii) o Somerset Board of Health pode realizar as inspeções e medições necessárias para garantir a precisão de qualquer relatório apresentado para verificar a conformidade com o Regulamento de Ruído MassDEP e o Estatuto de Controle de Ruído Somerset (estas podem incluir inspeções no local por um especialista em ruído ou som durante períodos especificados de construção); e (iii) medidas de mitigação a serem utilizadas para manter a conformidade com os níveis de ação de monitoramento de ruído específicos do local. Estes podem incluir controles de vias (por exemplo, vedação do perímetro, mantas de atenuação do ruído) e controle do ruído

dispositivos como silenciadores, mortalhas e ferramentas alternativas, a serem revisados em consulta com o Conselho Municipal de Saúde, ou seu representante.

O Siting Board orienta a Companhia a limitar o horário de construção das partes terrestre e terrestre do Projeto às 7h00 às 19h00 nos dias úteis e das 9h00 às 19h00 aos sábados, sem construção aos domingos ou feriados legais estaduais ou federais, a menos que seja operacionalmente necessário para operações contínuas (ou seja, HDD) ou uma emergência. Os trabalhos que exijam uma duração contínua superior à permitida pelas horas normais de construção, tais como as operações de HDD, devem, com aviso prévio de 48 horas às cidades de Somerset e Swansea e City of Fall River e publicação no site da Empresa, exceto em caso de circunstâncias de emergência, ser isentos deste requisito. Caso a Empresa necessite de prolongar os trabalhos de construção para além dessas horas e dias, com exceção de circunstâncias de emergência num determinado dia que exijam horários alargados, o Siting Board instrui a Empresa a pedir autorização prévia por escrito à Cidade de Somerset antes de iniciar os trabalhos e a fornecer à Siting Board uma cópia dessa permissão. Se a Companhia e os funcionários municipais não forem capazes de chegar a acordo sobre se tal horário ou dias de construção estendidos devem ocorrer, a Empresa pode solicitar autorização prévia do Siting Board e deve fornecer às cidades de Somerset e Swansea e City of Fall River uma cópia de tal solicitação e autorização.

Uma vez que as duas rotas candidatas produziram níveis máximos de ruído estimados semelhantes, incluindo nas residências mais próximas, o Siting Board considera as rotas equivalentes do ponto de vista do ruído. Com estas ações de mitigação, a Siting Board considera que a Empresa minimizou e mitigou os impactos do ruído da construção do projeto.

(B) Zonas Húmidas

O registro mostra que, independentemente da rota candidata a landfall escolhida, o HDD seria empregado para evitar impactos em áreas de recursos costeiros, como Barrier Beach, Coastal Beach, Bank e Dune, bem como mitigar os impactos para a Terra Submarina. A Rota do Rio Lee e a Rota do Rio Taunton exigiriam a instalação de infraestrutura onshore (ou seja, TJBs com bueiros) nos respetivos locais de desembarque onde os Cabos de Exportação Offshore fariam a transição para Cabos Onshore. O SCW propõe localizar infraestruturas em zonas de montanha a uma distância significativa de

a linha de água alta média atual. O registro mostra que o local de desabamento da Rota do Rio Taunton perturbaria temporariamente 0,4 acres de LSCSF. No entanto, o registro mostra que, ao instalar o TJB e o banco de dutos subterrâneos, o Projeto não deslocaria o volume de inundação nem interferiria nos padrões de desempenho da LSCSF. Para a Rota do Rio Lee, o registro mostra que o local de aterrissagem de HDD recentemente modificado move a área de construção de HDD em terra e TJBs associados para fora dos limites do LSCSF, e move a área de construção de HDD em terra para fora dos limites da jurisdição de marés históricas, reduzindo os impactos dentro da Área de Frente Ribeirinha (RA) de 200 pés para 0,3 acres.

O Siting Board considera que o landfall da Lee River Route é superior ao landfall da Taunton River Route, na medida em que não impacta o LSCSF permanente ou temporariamente. O Siting Board conclui que o uso de métodos de construção de HDD para o onshoring dos cabos de exportação submarinos resulta na minimização e mitigação dos impactos nas zonas húmidas, na área ribeirinha, no LSCSF e nas características da linha costeira.

(C) Acesso do público

Durante a instalação do cabo, o registro mostra que exigiria uma restrição temporária e de curto prazo no acesso à orla dentro das áreas de trabalho de construção imediatas e do caminho do HDD por razões de segurança. O registro mostra que não há impactos de longo prazo para áreas imediatas à beira-mar, acesso público, proprietários de propriedades locais ou atividades relacionadas a embarcações ao longo da área à beira-mar, particularmente para a Rota do Rio Lee, já que o Rio Lee tem poucos usos recreativos. O registro mostra que a Rota do Rio Taunton, que atravessa a foz do Rio Taunton, é uma via navegável muito movimentada, e passa pela Praia Brayton Point e uma área de caminhada adjacente a residências.

A Rota do Rio Lee exhibe substancialmente menos uso público dependente da água e atividade do que a Rota do Rio Taunton e, portanto, é superior. O Siting Board considera que a empresa minimizaria os impactos ao acesso público no local do projeto, limitando o acesso apenas durante a construção.

(D) Visual/Leve

Durante as operações de HDD haveria duas fontes principais de impactos de iluminação visual:

(1) de navios ao largo envolvidos nas atividades de HDD; e (2) a partir de qualquer iluminação configurada para suportar a atividade de HDD em terra. Durante as operações das instalações, não haveria impactos visuais permanentes em nenhum dos locais de aterramento, uma vez que todas as instalações de transmissão estariam localizadas no subsolo. A empresa usaria BMPs para mitigar os impactos de iluminação sobre os moradores vizinhos de suas atividades de construção de terra. O registro mostra que a iluminação da tarefa durante a construção seria usada apenas quando necessário, e a iluminação da construção seria equipada com escudos de luz para evitar que a luz invadisse as áreas adjacentes. O registro também mostra que a iluminação de embarcações offshore e a iluminação de navegação cumpririam os requisitos do USCG.

No que diz respeito à iluminação de aterragem e aos impactos visuais, a Siting Board considera as duas rotas equivalentes. Com essas ações, a Siting Board constata que a Companhia minimizou e mitigou os impactos visuais e de iluminação.

e. Conclusão sobre os impactos ambientais dos cabos de exportação offshore e do Landfall

Embora algum grau de impactos seja inevitável durante a construção, a Empresa forneceu uma análise abrangente de tais impactos, evitou-os ou minimizou-os sempre que possível e assumiu compromissos significativos para a proteção e preservação do ambiente costeiro e marinho. A Empresa também identificou e colaborou com as partes interessadas que dependem do ambiente marinho na área da OECC para atividades recreativas ou comerciais e trabalhou para minimizar interrupções ou impactos adversos a esses usos críticos. O registro demonstra que a empresa abordou as preocupações do público sobre os impactos do fundo do mar, recursos biológicos marinhos e habitats, incluindo baleias, recursos arqueológicos e históricos marinhos e problemas de tráfego de embarcações e reabastecimento de atividades de construção marinha e desenvolveu planos para mitigar adequadamente esses impactos.

Observamos que o Siting Board é uma das muitas agências locais, estaduais e federais que têm responsabilidades jurisdicionais sobre os componentes offshore e landfall do Projeto. O Siting Board considerou a Rota do Rio Lee superior na grande maioria dos tópicos discutidos com

no que diz respeito aos cabos de exportação offshore e landfall. A seção seguinte contém a avaliação da parte terrestre da Rota do Rio Lee e da Rota do Rio Taunton.

D. Impactos em terra

1. Impactos da interconexão de cabos e redes terrestres

a. Construção de cabos terrestres e de interligação à rede

A partir do landfall, os Cabos Onshore percorreriam aproximadamente 0,6 milhas ao longo da Rota do Rio Lee (para a Rota Preferencial da Empresa), e 0,4 milhas ao longo da Rota do Rio Taunton (para a Rota Alternativa Notada) até a Estação Conversora (Exh. SW-1, em 1-8, 3-5, 3-6). Os Cabos Onshore entrariam no local da Estação Conversora pelo oeste ou pelo canto sudeste; a Interconexão de Rede de 0,2 milha sairia do local da Estação Conversora do canto sudeste, conectando-se à subestação da Rede Nacional POI e ao sistema de transmissão regional (Exh. SW-1, em 1-10; 3-11). O equipamento e a construção do Cabo Onshore são os mesmos para ambas as rotas, e a construção para o mesmo GI é a mesma que os Cabos Onshore.

A SCW estimou que a construção de cabos terrestres e equipamentos relacionados exigirá aproximadamente 36 meses, com a interconexão de rede ocorrendo dentro desse prazo aproximado (Exh. SW-11, em 1-19). A SCW afirmou que o horário típico de construção seria das 7h00 às 19h00 nos dias úteis e das 9h00 às 19h00 aos sábados e feriados legais, em conformidade com o decreto da cidade de Somerset (Exh. EFSB-CM-9, em 1). A empresa coordenará com a cidade de Somerset para estabelecer cronograma de construção, horários e logística, bem como buscar aprovação quando o trabalho ocorreria fora desse horário (Exh. EFSB-CM-9, em 2). Em determinados locais, a Empresa pode propor trabalhos noturnos para permitir a construção em áreas com congestionamento de tráfego no local ou outros projetos de construção em curso (Exhs. EFSB-CM-9, em 2; SW-6, aos 13-18). A Companhia afirma que algumas atividades relacionadas à construção precisariam ser esforços contínuos que ocorrem ao longo do dia e da noite. A SCW indicou que cumprirá os meios e métodos padrão da indústria típicos para projetos de infraestrutura de transmissão subterrânea (Exh. SW-6, aos 13-2). A construção dos Cabos Onshore consiste na construção de um sistema de banco de dutos desde o TJB até a Estação Conversora (Exh. SW-6, aos 13-10). A Empresa

sustenta que o equipamento utilizado seria típico de qualquer instalação de valas a céu aberto de alta tensão, incluindo escavadoras, carregadores frontais, caminhões basculantes, caminhões de concreto, skid steers, reboques de leito plano, sistemas de escoramento, máquinas de acolchoamento, equipamentos de compactação e caixas de trincheiras (Exh. SW-6, em 13-10). O equipamento típico usado para a instalação de cabos inclui um guincho, carrinho de bobina de cabo, caminhões de caixa, ferramentas de emenda e terminação, e outras ferramentas diversas (Exhs. SW-1, em 5-55; SW-6, aos 13-10).

O projeto inclui a instalação de condutas que podem acomodar dois cabos de alimentação de exportação HVDC e cabos de comunicações associados numa única trincheira. (Exh. SW-1, em 5-54), e dimensionado para incluir a Variação Notada para uso futuro (Exh. SW-1, em 1-1). O cabo de comunicações dedicado pode ser instalado dentro do mesmo furo que um cabo de alimentação, provavelmente dentro de uma conduta separada (Exh. SW-6, aos 13-9).

A Companhia instalaria os Cabos Onshore através de valas de corte aberto para acomodar um banco de dutos de concreto enterrado e abóbadas de emenda associadas (Exh. SW-1, em 1-17). A Companhia observou que as condutas subterrâneas podem ser instaladas por enterramento direto sem invólucro de concreto, quando adequado (Exh. SW-6, aos 13-10). A construção civil geral e os trabalhos no local incluiriam a preparação do local, limpeza e nivelamento, escavação de trincheiras de cabos, bancos de dutos e abóbadas de emenda, e atividades de restauração (Exhs. SW-1, em 5-54 a 5-56, SW-6, em 1-13). As atividades de instalação elétrica incluiriam a instalação de cabos e emendas/juntas de cabos (Exhs. SW-1, em 5-54 a 5-56, SW-6, em 1-13). A empresa juntaria cabos de comunicação de fibra ótica dentro de orifícios de comunicação, com suas próprias tampas de acesso, instaladas adjacentes aos cofres de emenda (Exhs. SW-1, em 5-54; SW-6, em 1-14).

A empresa estimou que a construção do banco de dutos deve progredir a uma taxa de 50 a 100 pés por dia, com a taxa de progresso dependendo de uma variedade de fatores, incluindo a densidade das utilidades subterrâneas existentes (Exhs. SW-1, em 5-55; SW-6 em 1-14). A escavação de trincheiras teria aproximadamente 5,0 a 6,0 metros de largura com o uso de caixas de trincheira para apoiar a escavação e proporcionar a segurança dos trabalhadores (Exh. SW-6, em 1-14). A empresa sustentou que a profundidade de escavação alvo seria de aproximadamente 7,0 pés (2,1 metros) de profundidade, mas poderia ser mais profunda dependendo dos resultados da pesquisa e possíveis travessias de serviços públicos (Exh. SW-6, em 1-14). Em cada local que exigisse a emenda dos cabos terrestres, a empresa instalaria dois cofres de emenda e dois

Pontifícios de comunicação para acomodar a Variação Percebida (Exhs. SW-1, em 5-54; SW-6, em 1-14). O espaçamento aproximado dos cofres de emenda seria a cada 0,2 a 0,4 milhas (Exh. SW-6, em 1-14).

De acordo com a Companhia, as linhas de transmissão terrestre de Interconexão de Rede transmitiriam a energia convertida da Estação Conversora HVDC para o POI na subestação existente da National Grid Brayton Point 345 kV (Exh. SW-1, em 4-12). Estas linhas teriam uma tensão nominal de 345 kV HVAC com um comprimento de 0,2 milhas e seriam enterradas a uma profundidade de cobertura (abaixo da superfície do solo até o topo do banco de dutos) de 3 pés (profundidade alvo) e uma faixa de enterramento de 2,0 a 15,0 pés (Exh. SW-1, em 1-8). As metodologias de construção para as linhas de transmissão de AVAC seriam substancialmente semelhantes às metodologias utilizadas para os cabos terrestres para a estação de conversão HVDC (Company Brief at 188). A sequência geral das atividades de construção dos cabos terrestres está listada na Tabela 11 abaixo.

Tabela 11. Sequenciação típica da construção de cabos terrestres e interligação à rede.

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.

Fonte: Exh. SW-6, em 1-13.

A Empresa sustentou ainda que todas as atividades de projeto, construção e operação estariam de acordo com os padrões governamentais e industriais aplicáveis, como o

Código de Massachusetts para a Instalação e Manutenção de Linhas de Transmissão Elétrica (220 CMR §§125.00 e segs.) e o Código Nacional de Segurança Elétrica (Exh. SW-1, em 5-61).

b. Impactos ambientais na interconexão de cabos e redes terrestres

i. Qualidade do Ar

A empresa afirma que, durante as atividades de construção, a qualidade do ar na área de Somerset não seria significativamente afetada (Exh. SW-6, em 12-11). Os impactos do projeto associados à construção em terra incluem emissões de veículos de construção, emissões de equipamentos de construção e geração de poeira fugitiva durante a construção (Exh. SW-6, aos 13-11). As emissões atmosféricas durante a fase de construção do projeto proposto seriam principalmente influenciadas pela combustão de combustível de motores e equipamentos auxiliares (Exh. SW-6, aos 13-11). A Companhia representou que as emissões relacionadas à construção seriam impactos temporários e localizados em áreas diretamente adjacentes à construção ativa (Exh. SW-6, em 12-11, 13-11). De acordo com a empresa, as principais fontes de emissões atmosféricas em terra seriam equipamentos de construção estacionários, incluindo guindastes, veículos de transporte rodoviário e off-road e geradores (Exh. SW-6, em 12-11). As emissões fugitivas de partículas de poeira seriam proporcionais ao tamanho da área de construção e ao nível das atividades de construção (Exh. SW-6, aos 13-12). No entanto, a Empresa é incentivada a adotar medidas para reduzir os impactos da qualidade do ar dos veículos de construção e fornecer compromissos para utilizar veículos com controles de emissões eficazes para toda a construção no local, em um esforço para minimizar as emissões de veículos de construção (Exh. SW-10, aos 33).

Durante a construção, o SCW mitigaria as emissões atmosféricas cumprindo a Lei Anti-Idling de Massachusetts (para limitar os tempos de marcha lenta sem carga dos veículos) e o Programa de Retrofit de Diesel MassDEP (Exh. SW-6, em 12-9, 12-11). A SCW também empreenderia a construção de acordo com as seções aplicáveis dos Regulamentos de Controle de Poluição do Ar MassDEP, 310 CMR 7.00, incluindo o uso de combustível diesel com baixo teor de enxofre para equipamentos movidos a diesel (Exh. SW-6, em 13-11, 13-17). A SCW também implementaria BMPs de construção para suprimir as emissões fugitivas de poeira, espalhando cobertura morta de madeira ou palha, usando caminhões-pipa para pulverizar o solo e cobrindo os estoques do solo (Exh. SW-6, em 12-11; 13-11 a 13-12). Após a

conclusão da construção, a Companhia estabilizará e revegetará os solos e repavimentará o asfalto (Exh. SW-6, aos 13-12).

ii. Ruído

Em seu Relatório de Ruído de Construção e Relatório de Ruído Operacional, a SCW analisou o ruído da construção das instalações de transmissão em Brayton Point para garantir que a instalação e as operações estejam em conformidade com as portarias de ruído aplicáveis (RR-EFSB-5 em 1; Exh. SOM-8(1)).

De acordo com o SCW, os impactos do ruído das atividades de construção dependem do equipamento de construção utilizado para cada fase da construção e da atividade de construção específica (RR-EFSB-5(1) at 12). A Companhia afirmou que a construção da Estação de Conversão e dos Cabos Terrestres ao longo da Rota do Rio Lee seria de aproximadamente 1.200 pés da residência mais próxima (Exh. RR-EFSB-5, em 1). Se a rota alternativa do rio Taunton for escolhida, a distância da construção em terra até a residência mais próxima diminuiria para aproximadamente 1.000 pés, aumentando assim os níveis sonoros estimados nas residências mais próximas para essa Rota em cerca de 1,5 dBA (Exh. RR-EFSB-5(1), em 8).

Atividade, equipamento e níveis sonoros específicos são descritos no Relatório de Ruído de Construção, com níveis de ruído de construção variando de 70 dBA a 98 dBA a 50 pés da atividade de construção para uma única peça de equipamento (RR-EFSB-5(1) em 12 a 13). Os níveis sonoros combinados estimados das atividades seriam de 86 dBA a 98 dBA (RR-EFSB-5(1) em 12 a 13).

Para lidar com essas fontes de ruído relacionadas à construção, a empresa afirmou que cumpriria o Estatuto de Controle de Ruído Somerset e o Regulamento de Ruído MassDEP na 310 CMR 7,10 (1), e BMPs para mitigação de ruído (RR-EFSB-5, em 1; RR-EFSB-5(1), em 9-12; Resumo da Empresa em 116; Town Brief em 4).

O ACS aplicaria medidas para reduzir o ruído da construção, incluindo barreiras acústicas temporárias, compartimentos de abafamento e silenciadores de equipamento (RR-EFSB-5(1), em 14). O SCW cumpriria o Estatuto de Ruído de Somerset e usaria BMPs para mitigar o ruído (RR-EFSB-5(1), em 14, 21; Exh. SOM-8). O SCW reduziria a quantidade de construção realizada fora do seu horário típico de construção e desenvolveria as horas de construção de acordo com a portaria de ruído de Somerset (Exh. SW-6, aos 15-22). Em determinados locais, a Companhia poderá propor trabalhos noturnos para permitir a construção em áreas com outros projetos de

construção em curso (Exh. SW-6, aos 13-18). O SCW também manteria uma página de cronograma de construção ativa para informar abutters, residentes e

outros intervenientes de locais de construção, datas, atividades e medidas de controlo de tráfego (Exh. SW-11, em 7-4).

iii. Trânsito

A força de trabalho da construção virá de vários locais em Rhode Island e Massachusetts (Exh. SW-6, Anexo E, em 5). Todas as principais vias públicas (por exemplo, I-195, SR 6, CR 103) que conduz à estrada de acesso do projeto, Brayton Point Rd., deverão estar disponíveis para uso (Exh. SW-6, Anexo E, em 5). O volume diário de veículos provavelmente será dividido entre essas várias estradas até chegar a Brayton Point Rd, momento em que todos os veículos precisariam percorrer essa estrada para chegar ao local (Exh. SW-6, Anexo E, em 5).

De acordo com a SCW, o Projeto não exigiria uma permissão de acesso MassDOT, no entanto, a SCW espera consultar a MassDOT para confirmar essa avaliação (Exh. EFSB-T-3, em 1). O ACS elaborou um Relatório de Análise de Tráfego para avaliar potenciais impactos no tráfego do período de construção (Exh. SW-6, Att. E). O Relatório de Análise de Tráfego apresentou rotas prováveis relacionadas à construção, duração estimada das atividades de construção e número estimado de viagens de veículos para equipamentos, entregas e trabalhadores associados à atividade de construção (Exh. SW-6, Att. E). O Relatório de Análise de Tráfego estimou um adicional de 60 veículos por dia viajando para o local de Brayton Point durante a construção, em relação aos atuais 800 veículos por dia viajando na Brayton Point Road (Exhs. SW-11, em 7-5, e SW-6, Att. E, em 6). A empresa alega que o aumento estimado do projeto nas viagens de veículos (7,5%) teria um impacto menor no tráfego local (Exh. SW-11, em 7-5; RR-EFSB-40). Uma vez que o Projeto esteja operacional, e com uma Estação de Conversão não tripulada, o pessoal estará no local para inspeções periódicas, manutenção e reparos (Exh. SW-11, em 6-2). Portanto, a Companhia representou que não haveria um impacto perceptível no tráfego uma vez que o Projeto estivesse operacional (Exh. SW-11, em 6-2).

O SCW usaria vários métodos de divulgação pública antes e durante a construção para manter os abutters, residentes e outras partes interessadas e funcionários atualizados sobre os cronogramas de construção do projeto e outras informações de gerenciamento de tráfego (Exh. SW-11, em 7-5). A SCW representou que iria desenvolver e implementar um Plano de Gestão de Tráfego ("TMP") (ou Plano de Controlo de Tráfego) em cooperação com a cidade de Somerset para minimizar as perturbações na comunidade nas imediações

das atividades de construção e instalação que afetam o tráfego na Brayton Point Road, especialmente ao longo da rota do cabo terrestre (Exh. SW-11, Tabela 8-1, 8-10 a 8-11). O SCW também coordenará as medidas de gestão de tráfego com a cidade, o proprietário e inquilinos de Brayton Point e o MassDOT, conforme aplicável (Exh. SW-11, em 7-5). A SCW também pretende trabalhar com o Departamento de Polícia de Somerset e outros departamentos de resposta a emergências para desenvolver planos de tráfego para cada fase de construção, como parte de seu Plano de Alcance Comunitário de Construção (Exhs. SW-1, em 1-21; SW-11, em 7-5; SW-6, aos 13-18). A Empresa finalizará o TMP antes da construção, mas depois que a Empresa tiver definido mais claramente suas atividades de construção e impactos de tráfego associados (Exh. EFSB-T-9, em 1). A empresa também observou que coordenaria a entrega de cerca de 830 cargas superdimensionadas, membros de aço e concreto com a cidade, o Departamento de Polícia e a MassDOT (Exhs. SW1, aos 5-12; EFSB-T-7, em 1). O SCW manteria a segurança de pedestres e motoristas, organizaria detalhes policiais, manteria o acesso para moradores e empresas, protegeria o armazenamento no local para reduzir as viagens fora do local, coordenaria o cronograma de construção e o acesso ao local com os inquilinos e proprietários de terras de Brayton Point e manteria o(s) monitoramento(s) ambiental(is) para garantir a conformidade com o TMP (Exh. SW-11, em 7-5).

iv. Iluminação

A SCW afirmou que tomaria medidas e usaria BMPs para mitigar os impactos de iluminação nos moradores vizinhos de suas atividades de construção de Cabos Onshore, incluindo, e quando possível, através de luzes de proteção (Exh. SW-11, em 7-8). Além disso, a Companhia observou que a iluminação de tarefas durante as atividades de construção e manutenção seria usada apenas quando necessário (Exh. SW-11, em 7-8). Durante a operação, a Companhia indicou que não haveria impactos visuais permanentes ao longo da rota dos Cabos Terrestres, pois todas as instalações de transmissão estariam localizadas no subsolo (Exh. SW-1, em 5-15).

v. Resíduos Perigosos

A SCW declarou que projetou e localizou as instalações do projeto, incluindo ambas as rotas de transmissão, para evitar áreas regulamentadas pelo MassDEP, como áreas de atividade e limitação de uso ("AUL") e células de aterro de resíduos sólidos (Exh. SW-11, em 9-4).

EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68
Especificamente, as instalações terrestres do Projeto

Página 155

não estar próximo da antiga área geradora AUL identificada pelos números de rastreamento de liberação ("RTNs") 4-158, 4-13687 e 4-18750 (Exh. SW-11, em 9-4). No entanto, a Empresa afirmou que muitas das atividades de construção planejadas exigiriam escavação e construção nas proximidades da Área AUL da Célula 1A identificada pela RTN 4-0013169 (Exh. SW-11, em 9-4).

Assim, a Companhia declarou que planeja desenvolver um Plano de Manejo do Solo, embora um Plano de Remediação e um Plano de Amostragem de Poços Centrais não sejam aplicáveis (Exh. SW-11, em 9-4). A Empresa indicou que pretende discutir a gestão de material potencialmente contaminado com o MassDEP, mas não prevê a necessidade de realizar quaisquer atividades de remediação (Exhs. SW-11, em 9-4). Uma Avaliação Ambiental do Local de Fase II ("SEC") não encontrou novas condições relatáveis com base em testes e análises de solo e águas subterrâneas (RR-EFSB-32(2), em 8; Resumo da empresa em 182).

A Empresa representou que quaisquer Planos de Medida de Redução Relacionados a Serviços Públicos ("URAM") preparados pela SCW abordariam material contaminante escavado/perturbado relacionado à construção (Exh. SW-11, em 9-5). A Empresa prevê gerir o seu material contaminado escavado e perturbado relacionado com a construção de acordo com as disposições aplicáveis do Plano de Contingência de Massachusetts ("MCP"), 310 CMR 40.0045(5), os Regulamentos de Resíduos Sólidos, e BMPs de acordo com 310 CMR 40.0460 (Exh. SW-11, em 9-5). A SCW indicou que manteria um Profissional de Site Licenciado conforme exigido pelas condições encontradas ao longo do alinhamento do Projeto para determinar se a notificação ao MassDEP é necessária de acordo com o Plano de Contingência de Massachusetts (MCP)¹ e os regulamentos do Capítulo 21E MCP e os regulamentos do Capítulo 21E e, se necessário, para emitir pareceres apropriados para gerenciar materiais regulamentados sob regulamentos de resíduos sólidos ou sob uma URAM (Exh. EFSB-CM-23).

A SCW declarou que assumiu vários compromissos para dar resposta às preocupações expressas pela cidade de Somerset, incluindo o compromisso de partilhar com a cidade uma cópia da CMP do Projeto, que abordará as preocupações relativas aos materiais perigosos existentes em Brayton Point, incluindo a gestão de solos escavados e poeiras (Exhs. SOM-10(S1); EFSB-W-20; RR- EFSB-36). A Companhia sustenta que o CMP levaria em conta considerações técnicas, ambientais, regulatórias (por exemplo, requisitos de licenciamento) e partes interessadas, e seria atualizado regularmente à medida que o Projeto progride (Exhs. SOM-10(S1); EFSB-W-20; RR- EFSB-36).

vi. Erosão e Sedimentação

A SCW preparou um conjunto de Medidas de Controlo da Erosão e Sedimentos, e Melhores Práticas de Gestão da Construção, para proteger as propriedades adjacentes, vias públicas e infraestruturas de drenagem dos impactos relacionados com a construção, perturbação do solo e atividades de construção do Projeto, incluindo ambas as vias de transmissão candidatas (Exh. SW-6, Att. J). O empreiteiro da Companhia seria responsável pela instalação, monitoramento, reparo e substituição dos controlos adequados de erosão e sedimentos e por outros BMPs de construção (Exh. SW-6, no Att. J, J-1). A SCW alega que minimizaria e mitigaria os impactos à erosão e sedimentos da construção de cabos terrestres, utilizando as seguintes medidas de mitigação:

- Instalação de dispositivos adequados de controle de erosão e sedimentos, tais como fardos de palha, cercas de assoreamento, acácias de palha/cavaco e meias de filtração ao longo do lado descendente das atividades de construção (Exh. SW-6, no Att. J, J-1);
- Quando as áreas de recursos de zonas húmidas ou outros locais sensíveis ocorrerem imediatamente adjacentes ou em declive inferior ao trabalho, a colocação de controlos do perímetro de sedimentos (por exemplo, acácias de palha, meias de filtro de composto, troncos de sedimentos excelsior, fardos de palha, vedação de lodo reforçada, etc.) entre a área de recursos e a zona de trabalho antes do início dos trabalhos (Exh. SW-11, em 4-13);
- Manter, substituir, complementar e modificar, conforme necessário, controlos, dispositivos e práticas de erosão e sedimentos ao longo da vida da construção do Projeto para minimizar a erosão do solo e evitar que sedimentos sejam transportados para outras áreas (Exh. SW-11, em 4-13);
- Manter amortecedores vegetados intactos entre as áreas de trabalho e as áreas de recursos de zonas húmidas, sempre que possível (Exh. SW-11, em 4-13);
- Colocar controlos temporários de erosão e sedimentos ao longo da borda descendente de estradas de acesso não pavimentadas sempre que as áreas de recursos de zonas úmidas estiverem a mais de 50 metros da borda da estrada ou adjacentes a encostas que excedam um grau de 3:1, ou conforme indicado pelo monitor de conformidade ambiental do SCW (Exh. SW-11, em 4-14);
- Restaurar áreas dentro dos limites de perturbação ao seu estado original ou melhor (Exh. SW-11, em 4-14);
- Após a conclusão da construção, estabilizar temporariamente os solos perturbados ou expostos com cobertura morta, cobertores ou práticas temporárias semelhantes de controlo da erosão e dos sedimentos, enquanto

a vegetação é restabelecida ou a área perturbada é restaurada (Exh. SW-11, em 4-14); e ainda

- Prevenir a erosão do solo enquanto as sementes estão germinando, ou as áreas são restauradas e estabilizadas através da implementação de medidas de controle de erosão e sedimentos (Exh. SW-11, em 4-14).

vii. Cabos em terra e campos magnéticos de interconexão de rede

(A) Contexto geral

A Commonwealth de Massachusetts não adotou padrões para campos elétricos e magnéticos de linhas de transmissão HVDC ou outras fontes. Também não existem normas federais dos EUA que limitem a exposição do público em geral ou ocupacional aos campos eletromagnéticos das linhas de transmissão HVDC.

Os cientistas não relataram quaisquer riscos crônicos para a saúde confirmáveis para os campos eletromagnéticos estáveis fracos associados à transmissão de energia CCAT; isto é consistente com o fato de que os seres humanos estão expostos ao campo geomagnético DC da Terra, que não é conhecido por interagir adversamente com processos biológicos ou afetar diretamente a saúde humana (Exh. SW-2, Att. K, Carta de Apresentação da Análise do Campo Magnético em 2).

Além disso, não existem normas federais dos EUA que limitem a exposição do público em geral ou ocupacional a MFs DC de linhas de transmissão HVDC (Exh. EFSB-MF-2, em 2). Como resumido na Tabela 12, as organizações internacionais de saúde e segurança estabeleceram diretrizes de exposição baseadas na saúde para MFs DC aplicáveis tanto ao público em geral quanto às populações ocupacionais com base na prevenção de efeitos sensoriais transitórios, incluindo vertigens e náuseas (Exh. EFSB-MF-2, em 2 a 3). Estas diretrizes de exposição baseadas na saúde para MFs DC são, em geral, significativamente mais altas do que as diretrizes de exposição baseadas na saúde para MFs CA de 60 Hz (Exh. EFSB-MF-2, em 3). Em particular, a ICNIRP estabeleceu uma orientação geral de exposição do público de 4 000 000 mG para MF estáveis, que é 2 000 vezes superior à orientação correspondente da ICNIRP de 2 000 mG para a exposição pública admissível a MF CA de 60 Hz (Exh. EFSB-MF-2, em 3). O Comitê Internacional de Segurança Eletromagnética ("ICES") do Instituto de Engenheiros Eletricistas e Eletrônicos ("IEEE") concluiu uma revisão atualizada da literatura de pesquisa científica e médica em 2019, mantendo suas diretrizes de segurança para a exposição do público em geral a MFs estáveis (DC) de 1.180.000 mG

e 3.530.000 mG para exposição da cabeça e tronco e exposição dos membros, respectivamente (Exh. EFSB- MF-2, em 3).

Tabela 12. Diretrizes atuais diretas da MF estabelecidas por organizações internacionais de saúde e segurança.

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).

Fonte: Exh. SOM-13, em 3.

Em 2020, a Organização Mundial da Saúde ("OMS") concluiu que "exposições [ao campo magnético] abaixo dos limites recomendados nas diretrizes internacionais da Comissão Internacional de Proteção contra Radiações Não Ionizantes ("ICNIRP") não parecem ter qualquer consequência conhecida na saúde" (Exh. SW-2, Att. K, Carta de Apresentação em 3).⁴⁸ A o examinar os campos magnéticos em processos anteriores, o Siting Board, em reconhecimento da preocupação do público relativamente aos campos magnéticos, e

⁴⁸

Entre os limites consultivos citados referenciados pela Companhia está um limite de campo magnético de potência e frequência de 2.000 miligauss ("mG") para corrente alternada e 4.000.000 mG para corrente contínua da ICNIRP (Exh. SW-2, Att. K, Carta de Apresentação em 3-4). Ver também <https://www.icnirp.org/cms/upload/publications/ICNIRPLFgdl.pdf>.

mantendo as orientações da OMS, incentivou o uso de medidas de baixo custo que minimizariam os campos magnéticos ao longo das ROWs de transmissão. Parque Cidade Vento em 120; Andrew-Dewar, aos 88; Sudbury-Hudson, com 154; Salem Cables em 88.

Historicamente, a última proposta de HVDC antes do Conselho foi associada às instalações da Hidro-Quebec Fase Dois de 1984. Hydro-Quebec, EFSB 84-24A (1984). Questões de saúde e segurança do HVDC EMF também foram levantadas nessa época. Os peritos na matéria testemunharam que a exploração das instalações [CCAT] não representaria um perigo excessivo para a saúde humana, animal ou vegetal e pouco provável que as instalações propostas apresentassem tal perigo no futuro.

Hydro-Quebec em 106.

Os EUA não têm normas federais que limitem a exposição residencial ou ocupacional a MFs AC de 60 Hz (Exh. SW-2, Att. K, Carta de Apresentação em 3). A Tabela 13 mostra as diretrizes estabelecidas por organizações internacionais de saúde e segurança que são projetadas para proteger contra efeitos adversos à saúde. Os valores-limite não devem ser vistos como linhas de demarcação entre níveis seguros e perigosos de MFs, mas sim níveis que garantam a segurança com uma margem adequada para permitir incertezas na ciência (Exh. SW-2, Att. K, Carta de Apresentação em 3). Como parte de seu Projeto Internacional de Campos Eletromagnéticos, a Organização Mundial da Saúde (OMS) realizou revisões abrangentes da pesquisa de efeitos dos campos eletromagnéticos na saúde e das normas e diretrizes existentes. O site da OMS para o International EMF Project (WHO, 2022) observa: "[A] principal conclusão das revisões da OMS é que exposições a campos eletromagnéticos abaixo dos limites recomendados nas diretrizes internacionais da ICNIRP não parecem ter qualquer consequência conhecida na saúde" (Exh. SW-2, Att. K, Carta de Apresentação em 3).

Tabela 13: Diretrizes de 60 Hz AC MF estabelecidas por organizações internacionais de saúde e segurança.

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 Apresentação em 4).

(B) Cabos em terra (HVDC) Campos magnéticos

O encaminhamento de cabos de exportação HVDC de transmissão em terra para o projeto começaria em terra. Estes cabos subterrâneos em terra percorreriam aproximadamente 0,6 milhas de comprimento ao longo da Lee River Route, e 0,4 milhas de comprimento ao longo da Taunton River Route até a Estação de Conversão (Exh. SW-1, em 1-8, 3-5, 3-6). O ACS modelou MF sob três configurações representativas de banco de dutos de cabos onshore (Exhs. SW-1, em 5-25; SOM-13, em 1). Estas configurações HVDC onshore modeladas para MF incluem:

- Caso 5: HVDC onshore, banco de dutos de circuito único, profundidade de enterramento de 3,2 pés. Esta caixa modelo captura uma configuração típica para um banco de dutos subterrâneo revestido de concreto que pode acomodar dois cabos de alimentação HVDC e um cabo de comunicação dedicado;
- Caso 6: HVDC onshore, banco de dutos de circuito duplo, profundidade de enterramento de 3,3 pés. Este caso de modelo captura a variação notada do SCW. O modelo Case 6 representa uma configuração típica para um banco de dutos subterrâneo revestido de concreto que pode acomodar quatro cabos de alimentação e cabos de comunicação e auxiliares associados em uma única trincheira; e ainda
- Caso 7: HVDC onshore, banco de dutos de circuito duplo alternativo, profundidade de enterramento de 3,4 pés. Este caso de modelo captura uma configuração alternativa para a variação notada do ACS. O modelo Case 7 representa uma configuração alternativa para um banco de dutos subterrâneo revestido de concreto que pode acomodar quatro cabos de alimentação e cabos de comunicação e auxiliares associados em uma única trincheira (Exh. SW-2, Att. K, Relatório de Análise do Campo Magnético em 4 a 5).

De acordo com a SCW, a colocação subterrânea dos cabos de transmissão em terra é um componente de projeto chave para mitigar os níveis de MF acima do solo, porque os condutores de fase subterrânea podem ser colocados relativamente próximos uns dos outros em bancos de dutos subterrâneos, contribuindo para um maior auto-cancelamento de MFs em comparação com circuitos aéreos (Exh. EFSB-MF-7, em 1). A Companhia levou em consideração a mitigação da MF na identificação de profundidades mínimas de enterramento de aproximadamente três metros para os bancos de dutos subterrâneos para os circuitos de transmissão HVDC (Exh. EFSB-MF-7, em 1). Além disso, a empresa alega que o posicionamento dos condutores relativamente próximos uns dos outros em bancos de dutos subterrâneos contribui para um maior cancelamento mútuo de MFs em comparação com circuitos aéreos (Exh. EFSB-MF-7, em 1).

A empresa modelou os níveis máximos de MF para estes três casos a um metro acima da

superfície do solo, resultando em MFs que variam de 252 a 433 mG (Exhs. SW-1, em 5-25; SOM-13, em 1), como

indicados na Tabela 14 abaixo. De acordo com a Companhia, esses valores de MF estão muito abaixo das diretrizes de exposição baseadas na saúde para MFs de corrente contínua (Exhs. SW-1, em 5-25; SOM-13, em 1). Para cada configuração de banco de dutos, a empresa sustenta que os níveis de MF caem muito rapidamente com o aumento da distância lateral dos cabos, por exemplo, diminuindo para uma faixa de 18,9 mG a 30,5 mG a 25 pés (7,6 metros) das linhas centrais do banco de dutos (Exh. SW-1, em 5-25).

Tabela 14. Resultados do Estudo do Campo Magnético para Cabos HVDC Onshore.

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).

Fonte: Exh. SW-1, em 5-26.

(C) Campos magnéticos de interconexão de rede (HVAC)

A empresa modelou o nível máximo de corrente alternada MF de 66,7 mG diretamente acima do banco de dutos de interconexão de rede (Exh. SW-1, em 5-26). Os níveis de MF caíram rapidamente com distância lateral dos cabos para 1,5 mG a distâncias de 25 pés (7,6 metros) da linha central do banco de dutos (Exh. SW-1, em 5-26). A empresa representou que os MFs modelados estão bem abaixo da diretriz de saúde baseada na saúde da ICNIRP de 2.000 mG para exposição pública permitida a MF de corrente alternativa (Exhs. SW-1, em 5-26; SOM-13, em 3). A Companhia considerou a mitigação da MF na seleção do faseamento do condutor para os dois circuitos (Exh. EFSB-MF-7, em 1). Além disso, a empresa

instalaria condutores de continuidade no solo ("GCCs") nos bancos de dutos subterrâneos para cancelar parcialmente os MFs condutores de HVAC (Exh. EFSB-MF-7, em 1).

A Empresa alega que a MF na linha de propriedade da propriedade Brayton Point LLC seria mínima e bem abaixo de quaisquer limites aplicáveis (Resumo da Empresa em 20 a 21; Exhs. SW-1, em 5-25 a 5-26; SOM-13, em 1).

viii. Recursos Naturais

Esta seção pertence às rotas do rio Lee e do rio Taunton, e à interconexão da rede.

(A) Qualidade da Água, Drenagem e Proteção do Abastecimento de Água

A SCW afirmou que as rotas de Cabos Terrestres não incluem atividades de construção dentro das áreas das Zonas I e II do MassDEP, áreas de proteção de cabeça de poço, Áreas de Recarga de Água Doce ou Potenciais Fontes Públicas de Abastecimento de Água, e nenhuma parte das rotas candidatas passa por qualquer uma dessas áreas (Exhs. SW-6, em 6- 9; RR-EFSB-31). Conforme observado na Avaliação Ambiental do Local da Fase II elaborada pela GZA GeoEnvironmental, as águas subterrâneas parecem fluir para oeste/sudoeste através da porção norte do sítio Brayton Point, na direção do rio Lee (RR-EFSB-32(2) em 6). A Companhia indicou que projetaria atividades de construção para evitar impactos potenciais nas áreas de recursos hídricos locais, de acordo com os requisitos da Licença Geral de Construção NPDES do Projeto, e implementaria BMPs para proteger os recursos hídricos (Exh. SW-6, em 6-8 a 6-9).

De acordo com a Empresa, todos os solos, águas subterrâneas ou águas superficiais potencialmente impactados encontrados durante as atividades de construção seriam gerenciados de acordo com os regulamentos locais, estaduais e federais aplicáveis, exceto quando certos estatutos de zoneamento locais são isentos (Exh. SW-11, em 4-13). O SCW usaria controles de erosão e sedimentação durante a construção para minimizar os impactos potenciais aos recursos hídricos (Exh. SW-6, em 6-8). O SCW também incluiria a resposta a derrames no seu ERP como parte do Sistema de Gestão da Segurança global do Projeto (Exh. SW-6, aos 6-9). A Empresa explicou que o Sistema de Gestão da Segurança engloba todas as atividades futuras de construção e operacionais e que este sistema estaria plenamente operacional antes de

início da construção (Exh. SW-1, em 4-32). A empresa implementaria a construção em terra em conformidade com os Padrões de Águas Pluviais de Massachusetts, Manual de Águas Pluviais de Massachusetts (Exhs. SW-11, em 4-9, 4-13, 9-18, 9-24; RR-EFSB-21; RR-EFSB-21(1)).

O SCW declarou que evitaria a perturbação desnecessária dos solos do local sempre que possível e limitaria a remoção e os danos à vegetação sempre que possível (Exh. SW-11, em 4-13).

(B) Zonas Húmidas

A SCW afirmou que impactos temporários ocorreriam da construção do Projeto dentro de áreas úmidas jurisdicionais e áreas de hidrovias do Capítulo 91, incluindo LSCSF e marés historicamente cheias (Exhs. SW-6, em 6-3 a 6-4; SW-11, em 1-20 a 1-21). O SCW observou que restauraria as áreas de perturbação ao seu estado original ou melhor após a construção (Exh. SW-11, em 4-14). Uma delimitação de zonas húmidas patrocinada pela Empresa em 2021 em Brayton Point não identificou áreas potencialmente jurisdicionais de zonas húmidas vegetadas limítrofes ou áreas de recursos de água abertas dentro da pegada do Projeto no sítio de Brayton Point (Exh. SW-6, aos 6- 15).

A empresa instalaria os cabos terrestres e componentes relacionados no subsolo dentro e abaixo de aproximadamente 3,3 hectares; e as instalações da Estação Conversora ocupariam dez hectares acima do solo, incluindo traçados de estradas, estacionamentos pavimentados, estradas de acesso existentes e a transmissão da Rede Nacional ROW (Exh. SW-6, em 3-3). A SCW não prevê que a instalação dos serviços públicos subterrâneos resulte em impactos a longo prazo nas áreas de recursos de zonas húmidas (Exh. SW-6, em 6-15).

(C) Espaço Aberto, Conservação e Terrenos de Recreio

De acordo com a Companhia, nem a Rota do Rio Lee nem a Rota do Rio Taunton atravessariam espaços abertos ou terras de conservação e recreio, e, portanto, não haveria impactos para tais terras (Exh. SW-1, em 5-14). A Rota do Rio Taunton passaria, no entanto, dentro de uma zona tampão para terras de conservação, a Área de Gestão da Vida Selvagem de Brayton Point (e uma parte da zona tampão da Praia de Brayton Point), mas não resultaria em qualquer perda de terras do Artigo 97 (Exh. SW-1, em 5-14).

(D) Espécies Raras

A SCW afirmou que nem a Rota do Rio Lee nem a Rota do Rio Taunton atravessariam a Prioridade mapeada ou o Habitat Estimado de espécies raras (Exh. SW-1, em 4-32, 5-6). O NHESP emitiu uma carta identificando espécies na Área do Projeto em 28 de abril de 2022 (NHESP Tracking No. 19- 38917) e determinou que o local do Projeto dentro de Massachusetts não está localizado em Prioridade mapeada ou Habitat Estimado (Exh. SW-11, em 5-1).

c. Posições das Partes

i. Cidade de Somerset

Como discutido acima (ver: VI.C.3.c.i), a cidade de Somerset afirma que geralmente apoia o projeto (Town Brief em 1). No entanto, a cidade solicita que o Conselho de Siting aprove o projeto sob condições, que abordam uma série de questões integradas de impacto ambiental, de saúde pública, marinho e de terras altas (Town Brief at 2).

ii. Resposta da empresa

Como discutido acima (ver VI.C.3.c.ii), a SCW afirma que assumiu inúmeros compromissos em relação à minimização dos impactos ambientais (Resumo de resposta da empresa em 4). De acordo com a Companhia, muitos dos compromissos que mencionou em seu Brief são os mesmos propostos pelo Município em seu Brief (Company Reply Brief at 4). Quando há divergências entre as condições da cidade e os compromissos da empresa, a empresa afirma que está confiante de que essas divergências podem ser resolvidas em um acordo mutuamente aceitável (Resumo de resposta da empresa em 4).

d. Análise e Conclusões sobre os Impactos Ambientais da Interligação de Cabos e Redes em Terra

i. Qualidade do Ar

A qualidade do ar durante a fase de construção em terra do projeto é influenciada pela combustão de combustível dos motores e pela geração de poeira transportada pelo ar durante as atividades de construção, mas estes

As emissões seriam temporárias e localizadas em áreas adjacentes e a jusante para construção ativa e sujeira exposta. O registro mostra que a Empresa conduzirá atividades de construção de acordo com os Regulamentos de Controle de Poluição do Ar MassDEP e mitigará as emissões atmosféricas, exigindo o cumprimento da Lei Anti-Idling de Massachusetts para limitar os tempos de ociosidade do veículo e cumprindo com o Programa de Retrofit Diesel MassDEP. Além disso, os equipamentos movidos a diesel devem usar combustível diesel com baixo teor de enxofre durante a construção.

O registro mostra que a Companhia planeja desenvolver um Plano de Gerenciamento da Qualidade do Ar como parte de seu CMP que estabelece protocolos para monitorar os níveis de poeira (correlacionados com PM₁₀ e PM_{2,5}), começando ao lado da área de trabalho e progredindo para fora para o perímetro do local, e áreas de vento descendente. Este plano incluirá medidas corretivas (por exemplo, humedecimento de reservas, vias de transporte umectadas, pulverização perimetral, cobertura de solos expostos, interrupção dos trabalhos) que serão implementadas se os níveis medidos de PM₁₀ e PM_{2,5} sugerirem que é necessária uma atenuação ao abrigo de protocolos de monitorização e níveis de ação acordados. Após a construção, a SCW planeja estabilizar e revegetar os solos, e repavimentar áreas de asfalto. O Siting Board instrui a Empresa a desenvolver um Plano de Gestão da Qualidade do Ar, em consulta com o consultor designado da Cidade para revisão e comentários, e a cooperar de boa fé para abordar e tentar resolver as preocupações observadas pelo consultor da Cidade. O Siting Board espera que a Companhia responda em tempo hábil às condições razoáveis e recomendações dos consultores da Cidade, e que um procedimento seja estabelecido para a resolução de quaisquer disputas. O Siting Board também orienta a Companhia a coordenar com outros inquilinos e proprietários de terras de Brayton Point e a cidade de Somerset e Swansea no que diz respeito aos cronogramas de construção e acesso ao local, para minimizar os impactos relacionados à construção (tráfego, qualidade do ar, ruído, etc.) para os usos do solo vizinhos.

O Siting Board orienta a Companhia a considerar potenciais oportunidades de uso ou conversão para veículos e equipamentos elétricos para atividades de construção e apresentar relatórios indicando a capacidade de usar veículos elétricos durante os seguintes intervalos de tempo: 30 dias antes da construção; 180 dias após o início da construção; e 90 dias após a conclusão da construção.

Uma vez que se prevê que as duas rotas candidatas produzam impactos semelhantes na qualidade do ar, o Siting Board considera que as duas rotas são comparáveis à qualidade do ar de

perspetiva. Com essas ações de mitigação, o Siting Board considera que a Companhia minimizou e mitiga os impactos da qualidade do ar na construção de projetos onshore.

ii. Ruído

O registro mostra que a construção do sistema de cabos subterrâneos em terra ao longo da Lee River Route ficaria a aproximadamente 1.200 metros da residência mais próxima. O registro mostra ainda que a construção em terra produziria um nível sonoro máximo de 70 dBA para fontes de ruído combinadas a 1.200 pés. Para a Taunton River Route, o registro mostra que a distância da construção geral até a residência mais próxima é de aproximadamente 1.000 pés, com um aumento correspondente nos níveis sonoros estimados (aproximadamente 1,5 dBA) nas residências mais próximas em relação às residências mais próximas da Lee River Route.

A Empresa propõe minimizar o ruído de construção em conformidade com o Estatuto de Controle de Ruído Somerset e o Regulamento de Ruído da Qualidade do Ar do MassDEP mantendo as horas de construção conforme possível, usando equipamentos silenciadores e gabinetes de grau crítico, usando novos equipamentos, desligando equipamentos quando não estão em uso, movendo equipamentos barulhentos para longe de recetores sensíveis ao ruído e usando barreiras temporárias ou distâncias de buffer conforme praticável. A empresa também manterá uma página de cronograma de construção ativa para informar os moradores e outras partes interessadas sobre locais de construção, datas, atividades e medidas de controle de tráfego. Não se espera que o projeto produza ruído associado aos cabos terrestres e à interligação à rede durante as operações. Além disso, na seção VI.C.3.d.ii.A acima, o Siting Board exigiu que a Empresa desenvolvesse um Plano de Avaliação e Mitigação de Ruído como parte de seu CMP e cumprisse determinadas horas de construção.

Dado que a Rota do Rio Lee tem um impacto de ruído baseado na construção ligeiramente reduzido nas residências mais próximas, em comparação com a Rota do Rio Taunton, o Siting Board considera que a Rota do Rio Lee é preferida do ponto de vista do ruído em terra. Dada a implementação destas medidas de mitigação, a Empresa tem minimizado os impactos do ruído de construção da Onshore Cables.

iii. Trânsito

O registro mostra que o acesso rodoviário a Brayton Point (e partes terrestres do Projeto) é pela Brayton Point Road. O registro mostra ainda que o Projeto não exigiria uma permissão de acesso ao MassDOT, no entanto, espera consultar o MassDOT para confirmar essa avaliação. O registro também mostra mais 60 veículos por dia viajando para o local de Brayton Point devido à construção do projeto. O aumento estimado teria um impacto menor no tráfego local.

O registro mostra que a empresa planeja usar vários métodos de divulgação pública antes e durante a construção para manter os funcionários, moradores e outras partes interessadas e funcionários atualizados sobre os cronogramas de construção do projeto e outras informações de gerenciamento de tráfego. A SCW implementará um TMP em cooperação com a cidade de Somerset para minimizar os transtornos para a comunidade nas proximidades das atividades de construção e instalação. O registro mostra ainda que a SCW coordenaria as medidas de gestão de tráfego com a cidade, proprietários e inquilinos de Brayton Point e MassDOT. A Empresa finalizará o TMP antes da construção, mas depois que a Empresa tiver definido mais claramente suas atividades de construção e tráfego associado. O registro também mostra que a SCW coordenaria a entrega de cargas superdimensionadas, membros de aço e concreto com a DPW da cidade de Somerset, o Departamento de Polícia e a MassDOT, conforme necessário. Assim que a construção começar, a empresa indica que manterá uma página de cronograma de construção para alertar os moradores, moradores e outras partes interessadas sobre locais de construção, datas, atividades e medidas de controle de tráfego.

Dada a coordenação proposta pela Companhia com autoridades estaduais e municipais em relação ao tráfego, e que ambas as rotas de Cabo Terrestre propostas estão localizadas em Brayton Point, o Conselho considera que as rotas de Cabo Onshore são comparáveis no que diz respeito à gestão de tráfego, e a Interconexão de Rede está no mesmo local, independentemente da rota escolhida. Com as ações de mitigação de tráfego descritas no registro, a Siting Board constata que a Companhia minimizou e mitigou o tráfego do Projeto para os Cabos Onshore e Interconexão de Rede.

iv. Iluminação

O registro mostra que a SCW usará BMPs para mitigar os impactos de iluminação nos moradores vizinhos de suas atividades de construção de Cabos Onshore, incluindo, e quando possível, através de

luzes de blindagem. Além disso, a empresa só usaria iluminação de tarefas durante as atividades de construção e manutenção, conforme necessário. O registro mostra que não haveria impactos visuais permanentes ao longo das rotas de Cabos Terrestres e Interconexão de Rede, uma vez que a Companhia localizaria instalações de transmissão subterrâneas. O Siting Board considera que as rotas são equivalentes no que diz respeito à iluminação da Onshore Cables. Com estas ações de mitigação, a Siting Board considera que a Empresa minimizou e mitigou os impactos de iluminação do Projeto associados aos Cabos Onshore.

v. Resíduos Perigosos

O registro mostra que as instalações do Projeto evitam áreas regulamentadas pelo MassDEP, como áreas AUL e células de aterro de resíduos sólidos, embora as atividades de construção planejadas estejam próximas a uma célula de aterro. A Empresa planeja desenvolver um Plano de Gestão do Solo e Planos URAM, conforme necessário, para gerir material contaminado escavado ou perturbado relacionado com a construção, de acordo com as disposições aplicáveis do MCP, regulamentos de resíduos sólidos e BMPs. Além disso, o registro mostra que nenhuma nova condição reportável foi detetada em testes e análises de solo e águas subterrâneas.

O registro mostra que a SCW planeja manter um LSP conforme necessário para gerenciar materiais perigosos regulamentados. A SCW está desenvolvendo um CMP para atender às preocupações da cidade em relação aos materiais perigosos existentes em Brayton Point e ao gerenciamento de solo escavado e poeira, entre outras preocupações. Na secção VI.C.3.d.i. (F) acima, o Siting Board exigiu que a Companhia incluísse em seu projeto de ERP elementos que abordassem a contaminação subsuperficial ou estruturas. O Conselho também espera que a empresa trabalhe com os especialistas em gestão de resíduos perigosos da cidade.

O Conselho considera que as rotas dos cabos terrestres são comparáveis no que diz respeito aos resíduos perigosos, dadas as medidas de atenuação propostas e o potencial para encontrar resíduos perigosos em qualquer uma das rotas dos cabos terrestres durante a construção neste terreno abandonado. Com essas ações de mitigação, o Siting Board conclui que a Companhia minimizou e mitigou os impactos dos resíduos perigosos do Projeto em terra.

vi. Erosão e Sedimentação

O registro mostra que a SCW preparará Medidas de Controle de Erosão e Sedimentos e Melhores Práticas de Gestão da Construção, contendo os planos da Companhia para proteger propriedades, vias públicas e infraestrutura de drenagem dos impactos relacionados à construção, perturbação do solo e atividades de construção do Projeto. O empreiteiro da Companhia seria responsável pela instalação, monitoramento, reparo e substituição de controles adequados de erosão e sedimentos e outros BMPs de construção. A Siting Board considera as Rotas Terrestres equivalentes no que diz respeito aos impactos da erosão e sedimentação. Com as ações de mitigação propostas, o Siting Board considera que a Companhia minimizou e mitiga os impactos da erosão e sedimentação do projeto.

vii. Cabos em terra e campos magnéticos de interconexão de rede

O registro mostra que os cabos HVDC Onshore e a interconexão de rede HVAC emitiriam MF uma vez operando. A empresa modelou os níveis potenciais de MF para estes cabos subterrâneos. Para os Cabos Onshore, o registro mostra que, para três configurações representativas de banco de dutos HVDC onshore modeladas para MF, os níveis de pico de corrente contínua MF variaram de 252 a 433 mG aproximadamente três metros acima da superfície do solo, o que está muito abaixo das diretrizes de exposição baseadas na saúde para MFs de corrente contínua. Para cada configuração de banco de dutos, o registro também mostra que os níveis de MF caem muito rapidamente com o aumento da distância lateral das linhas centrais do banco de dutos.

As linhas de transmissão de Interligação à Rede serão enterradas no subsolo dentro de bancos de condutas de betão. Um pico de 60 Hz AC MF de 66,7 mG foi obtido a uma altura de aproximadamente três metros diretamente acima do banco de dutos. Os níveis de MF caem muito rapidamente com a distância lateral dos cabos, com níveis de MF de 13,9 mG e 1,5 mG a distâncias de 10 pés e 25 pés, respectivamente, da linha central do banco de dutos. Os MFs modelados para os cabos HVAC de 345 kV em terra, incluindo aqueles diretamente acima do banco de dutos subterrâneo, estão bem abaixo da diretriz de saúde baseada na saúde da ICNIRP de 2.000 mG para exposição pública permitida a campos magnéticos CA de 60 Hz. Como dito acima, o Siting Board exige que a Empresa realize testes de campos magnéticos dos Cabos Onshore e Interconexão de Rede, que devem ser feitos (i) antes da construção

início do estabelecimento de uma base de referência, (ii) 90 dias após o OGF estar plenamente desenvolvido e capaz de fornecer 1.200 MW de energia, e (iii) um ano a partir do OGF estar totalmente desenvolvido e capaz de fornecer aproximadamente 1.200 MW de energia. A empresa deve apresentar os resultados dos testes ao Siting Board.

O Siting Board considera a Lee River Route e a Taunton River Routes equivalentes em relação aos impactos de MF em terra. Com essas ações de mitigação, o Siting Board considera que a Companhia minimizou e mitiga os impactos de MF onshore. O Siting Board também considera que com o baixo MF a dezenas de metros das Linhas de Interconexão de Rede, e o posicionamento das linhas de Interconexão de Rede a mais de 1000 metros de distância das residências, os impactos de MF são minimizados.

viii. Impactos nos Recursos Naturais

(A) Qualidade da Água, Drenagem e Proteção do Abastecimento de Água

O registro mostra que a rota terrestre não inclui trabalhos dentro das áreas I e II do MassDEP, áreas de proteção de cabeça de poço, áreas de recarga de água doce ou potenciais fontes públicas de água. A Companhia sustentou que projetou atividades de construção para evitar impactos potenciais aos recursos hídricos subterrâneos e superficiais locais. O registro mostra que a SCW usaria BMPs para proteger os recursos hídricos. A SCW observa que usaria controles de erosão e sedimentação durante a construção para minimizar os impactos potenciais aos recursos hídricos e incluir a resposta a vazamentos em seu ERP como parte do Sistema de Gestão de Segurança geral do Projeto. O registro mostra que a empresa implementaria atividades de construção em terra em conformidade com os Padrões de Águas Pluviais de Massachusetts, Manual de Águas Pluviais de Massachusetts, Licença Geral de Construção NPDES e SWPPP. Os registros mostram que o projeto evitaria perturbações desnecessárias dos solos locais e limitaria a remoção e os danos causados à vegetação sempre que possível. A Empresa declara que todos os solos, águas subterrâneas ou águas superficiais potencialmente impactados encontrados durante as atividades de construção seriam gerenciados de acordo com os regulamentos locais, estaduais e federais aplicáveis, incluindo os regulamentos MassDEP.

O Siting Board considera as rotas do rio Lee e do rio Taunton equivalentes no que diz respeito a esses impactos de recursos. Com essas ações de mitigação, o Siting Board considera que a Companhia minimizou e mitigou os impactos na qualidade da água, drenagem e proteção

(B) Zonas Húmidas

O registro mostra que a Companhia prevê que impactos temporários ocorreriam dentro de áreas úmidas jurisdicionais e áreas de hidrovias do Capítulo 91, incluindo LSCSF para ambas as rotas, marés historicamente cheias e aproximadamente 0,3 acres de área ribeirinha historicamente degradada e previamente desenvolvida. A empresa instalaria o sistema de transmissão em terra e todos os componentes relacionados no subsolo dentro de aproximadamente 3,3 hectares. O trabalho realizado nestas áreas pode causar perturbações temporárias em algumas áreas de recursos de zonas húmidas sujeitas a regulamentação ao abrigo do WPA de Massachusetts. No entanto, a instalação dos serviços públicos subterrâneos não resultaria em impactos a longo prazo nessas áreas de recursos e essas áreas seriam estabilizadas e restauradas após a construção.

O registro mostra que a área de construção do HDD terrestre do rio Taunton invade ligeiramente o LSCSF e resultaria em aproximadamente 0,005 acres (236 pés quadrados) de impacto temporário para o LSCSF. Para ambas as rotas, o registro mostra que não há estruturas acima do solo construídas dentro da LSCSF e, portanto, nenhum impacto permanente na prevenção da drenagem pluvial ou no controle de inundações. A Companhia planeja desenvolver uma Licença Geral de Construção NPDES e SWPPP para evitar e minimizar os impactos das atividades de construção em áreas úmidas e de recursos hídricos próximas.

O registro mostra que as atividades do projeto que ocorrem dentro da RA de 200 pés do rio Lee estão amplamente isentas dos padrões de desempenho da RA sob os regulamentos WPA devido a uma isenção do Capítulo 91. A parte do Projeto que se estende para a RA e não está isenta das disposições da RA seria abordada pela Empresa de acordo com os padrões de desempenho aplicáveis durante uma revisão de zonas úmidas pela Somerset Conservation Commission.

O Siting Board conclui que os impactos nas zonas húmidas da Rota do Rio Lee, embora temporários na natureza, são superiores aos impactos temporários nas zonas húmidas na Rota do Rio Taunton. Com as ações de mitigação descritas acima, o Siting Board considera que a Companhia minimizou e mitigou os impactos das áreas úmidas terrestres do Projeto.

(C) Espaço Aberto Sensível, Conservação e Terrenos Recreativos

O registro mostra que nem a Rota do Rio Lee nem a Rota do Rio Taunton atravessariam o espaço aberto ou terras de conservação e recreio. Por isso, a SCW afirma que não haveria impactos para essas terras. A Rota do Rio Taunton passaria, no entanto, dentro de uma zona tampão para terras de conservação, a Área de Gestão da Vida Selvagem de Brayton Point (e uma parte da zona tampão da Praia de Brayton Point), mas não resultaria em qualquer perda de terras do Artigo 97. O Siting Board conclui que, embora o espaço aberto, a conservação e as terras de lazer não sejam diretamente impactados por nenhuma das rotas, a proximidade da Rota do Rio Taunton a esses recursos torna a Rota do Rio Lee superior para essa consideração de impacto, e os impactos são minimizados.

(D) Espécies Raras

O registro mostra que nem a Rota do Rio Lee nem a Rota do Rio Taunton atravessariam a Prioridade mapeada ou o Habitat Estimado de espécies raras. O NHESP emitiu uma carta identificando espécies na Área do Projeto em 28 de abril de 2022 e determinou que o local do Projeto em Massachusetts não está localizado em Prioridade ou Habitat Estimado mapeado. Assim, o Siting Board considera que as espécies raras, Priority ou Estimated Habitat não são impactadas pelo Projeto, pelo que as duas rotas são equivalentes neste impacto e impactos minimizados.

e. Conclusão sobre os impactos ambientais em terra da interligação de cabos e redes em terra

Embora algum grau de impactos seja inevitável durante a construção de cabos terrestres e interconexão de rede, a empresa forneceu uma análise abrangente dos impactos, evitou-os ou minimizou-os sempre que possível e assumiu compromissos significativos para a proteção e preservação do ambiente em terra. O registro demonstra que a empresa abordou as preocupações do público em relação a uma série de problemas de cabos terrestres e interconexão de rede, incluindo ruído, qualidade do ar (poeira da construção), campos magnéticos e exposição a resíduos perigosos resultantes de atividades de construção e desenvolveu planos para mitigar adequadamente esses impactos. Do ponto de vista dos impactos ambientais em terra, a Rota do Rio Lee é superior

globalmente, e dado que a interligação à rede se encontra no mesmo local para qualquer uma das rotas, os impactos ambientais são os mesmos, independentemente da rota dos cabos terrestres escolhida.

2. Impactos da estação conversora

a. Construção

A Companhia observou que o local proposto para a Estação Conversora e sua área circundante (8-10 hectares) seria grande o suficiente para acomodar armazenamento, estacionamento, acesso e saída, e elementos de gestão de águas pluviais (Exh. SW-1, em 1-9 a 1-10). A pegada máxima do pátio da estação conversora será de aproximadamente 7,5 acres (Exh. SW-1, em 1-10). A Estação Conversora será localizada na porção centro-norte da antiga usina, que foi renomeada para Brayton Point Commerce Center pelos proprietários da propriedade, Brayton Point LLC (Exh. SW-6, em 13-2 a 13-3). A Estação Conversora é uma subestação elétrica projetada para converter a energia HVDC dos cabos de exportação para energia HVAC para permitir a interconexão da rede com a infraestrutura de transmissão existente (Exh. SW-1, em 1-4). A SCW estimou que a construção e o comissionamento da Estação Conversora exigirão aproximadamente 41 meses (Exh. SW-11, em 1-19). A SCW afirmou que o horário típico de construção seria das 7h00 às 19h00 nos dias úteis e das 9h00 às 19h00 aos sábados e feriados legais, de acordo com as restrições de ruído da construção da cidade de Somerset (Exh. EFSB-CM-9, em 1). A empresa coordenará com a Somerset para estabelecer cronogramas de construção, horários e logística, bem como buscar aprovação quando o trabalho precisar ocorrer fora desse horário (Exh. EFSB-CM-9, em 2). Em determinados locais, a Empresa pode propor trabalhos noturnos para permitir a construção em áreas com congestionamento de tráfego no local ou outros projetos de construção ocorrendo simultaneamente (Exhs. EFSB-CM-9, em 2; SW-6, aos 13-18).

A SCW sustentou que a construção da Estação Conversora envolveria a seguinte sequência:

- Preparação do local, incluindo levantamento topográfico de campo; instalação de controles de erosão do solo e sedimentos; classificação; importação de enchimentos engenheirados; exportação de material considerado inadequado para a prestação de apoio estrutural; e instalação de almofadas de rastreamento de brita na entrada do local (Exh. SW-1, em 5-57);

- Construção de estaleiros, incluindo estabelecimento de alça(s) de quintal; remoção de qualquer excesso de rocha rasa ou substrato rochoso; instalação de novo avental de rede terrestre; espalhar cascalho limpo e processado para melhorar o aterramento e a drenagem; instalação de vedação de segurança; construção de sistema de gestão de águas pluviais; ligação de nova linha de água; instalação de novo tanque estanque para águas residuais; pavimentação de novas entradas, instalação de vias de acesso e zonas de estacionamento (Exh. SW-1, em 5-57 a 5-58);
- Instalação de equipamentos de construção e pátio de estações conversoras, incluindo: perfuração e instalação de fundações e lajes de concreto para suportar os edifícios e carga mais pesada; erguer o edifício da Estação Conversora de aço, o edifício de controlo e o edifício de armazenagem; construção de ônibus aéreos; instalação de transformadores e outros componentes e equipamentos importantes; ligação de componentes elétricos no edifício e pátio da Estação Conversora; construção de barreiras acústicas nos limites do local, sempre que necessário, para cumprir os requisitos regulamentares; instalação de caixa d'água; e erguer torre(s) de resfriamento (Exhs. SW-1, em 5- 58, SW-6, em 1-43); e ainda
- Restauração final, incluindo estabilização do local e revegetação; remoção e eliminação de detritos gerados pela construção; limpeza final e estabilização do sistema de gestão de águas pluviais; pavimentação final; e testes e comissionamento (Exh. SW-1, em 5-58).

b. Impactos ambientais da estação conversora

i. Qualidade do Ar

Tal como acontece com a construção dos cabos terrestres, a SCW afirmou que iria concluir a construção de acordo com as secções aplicáveis dos Regulamentos de Controlo da Poluição Atmosférica MassDEP em 310 CMR 7.00 (Exhs. SW-1, em 5-24; EFSB-A-4, em 1). Embora houvesse emissões de poluentes regulados relacionadas à construção durante a construção da Estação Conversora, e um gerador a diesel de emergência usado incidentalmente durante a manutenção periódica e emergências, o SCW representou que não há impactos significativos de longo prazo na qualidade do ar previstos com a operação da Estação Conversora (Exh. SW-6, aos 12-12).

A Companhia afirma que o Projeto atenderá aos padrões para os equipamentos isolados a gás (Exh. SW-6, em 12-11). Os equipamentos serão representados pelo fabricante para ter menos de 0,1% de taxa máxima anual de vazamento de hexafluoreto de enxofre ("SF6"), e a Empresa seguirá os procedimentos de manutenção recomendados pelo fabricante e as melhores práticas da indústria para evitar vazamento de SF6 (Exh. SW-6, em 12-11). A Empresa reconhece o requisito regulatório de relatar qualquer causa para não cumprir a taxa máxima anual de vazamento de 1,0%

ou o registro de adição

SF6; e caso futuras atividades de manutenção exijam a remoção de qualquer equipamento isolado a gás contendo SF6, a Empresa seguirá os padrões estabelecidos nos regulamentos, no que diz respeito às operações, manutenção e descomissionamento (Exh. SW-6, em 12-11).

De acordo com a Companhia, o empreiteiro seria obrigado a implementar medidas de qualidade do ar e controle de poeira no local durante todo o período de construção, incluindo:

- Instalar entradas e saídas de construção estabilizadas (ou seja, aventais de pedra ou almofadas de rastreamento) nos pontos de acesso rodoviário para reduzir o rastreamento do solo em vias públicas ou propriedades adjacentes;
- Medidas de controle de poeira descritas nas Diretrizes de Controle de Erosão e Sedimentos de Massachusetts para Áreas Urbanas e Suburbanas para o gerenciamento de estoques de solo;
- O Alvará Geral de Construção do NPDES do Projeto, que especificaria medidas de controle de erosão e sedimentação para evitar e mitigar impactos fora do limite imediato de perturbação da construção;
- Métodos de controle de poeiras, incluindo a limitação da quantidade de solo nu exposto de uma só vez através de rega, rugosidade superficial, barreiras contra o vento e coberturas para suprimir a geração de poeiras durante a construção;
- Todo o pessoal no local tomaria medidas para limitar os tempos de marcha lenta sem carga dos veículos, em conformidade com as leis anti-marcha lenta sem carga do Estado, na medida do possível

(Exh. SOM-10, em 4-5).

ii. Ruído

O SCW indicou que os transformadores, ventiladores de resfriamento e reatores seriam os equipamentos de maior produção de ruído operacional na Estação Conversora (Exh. EFSB-NO-6, em 1).

Os níveis de ruído dos equipamentos da Estação Conversora são fornecidos na Tabela 15 abaixo. A Companhia afirmou que o gerador a diesel de reserva operaria apenas durante atividades de manutenção periódica ou condições de emergência (Exh. EFSB-NO-6).

Para abordar as fontes de ruído relacionadas à construção e à operação, a empresa afirmou que cumpriria o Estatuto de Controle de Ruído de Somerset e o Ruído de Qualidade do Ar MassDEP

Regulamentos em 310 CMR 7.10 (1),⁴⁹ e BMPs para mitigação de ruído (RR-EFSB-5, em 1; RR-EFSB-5(1), em 9-12; Resumo da Empresa em 116; Town Brief em 4). Além disso, o Estatuto de Controle de Ruído de Somerset também exige que o Projeto não exceda 55 dB nos limites de imóveis residenciais à noite (Exhs. SOM-8, em 2; SOM-8(1)). A Companhia atualizou o Relatório de Ruído Operacional para esclarecer que o Projeto cumprirá o limite de 55 dB para limites de imóveis residenciais (Exh. SOM-8, em 2). A SCW sustentou que iria operar a Estação de Conversão para cumprir todos os limites de ruído aplicáveis no estado e na cidade (Exhs. SOM-8(1); EFSB-Z-17).

Tabela 15. Níveis de ruído operacional do equipamento da estação conversora.

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.

Fonte: Exh. EFSB-NO-6, em 1.

O ACS modelou o ruído operacional da Estação Conversora em relação aos regulamentos estaduais e locais (Exhs. SOM-8; SOM-8(1)). Para a linha de propriedade leste ao longo da Brayton Point Road, a empresa espera que o ruído audível produzido pela estação de conversão seja de 41 dBA ou menos (Exhs. SOM-8, em 2; SOM-8(1)). Na zona industrial de Brayton Point, a empresa representou que prevê que o ruído produzido pela estação de conversão seria de 60 dBA ou menos, o que está abaixo do nível de ruído considerado razoável pela cidade de Somerset (70 dBA) (Exh. SOM-8(1), aos 15). Além disso, o SCW observou que o funcionamento da Estação Conversora não

⁴⁹ Os Regulamentos de Qualidade do Ar MassDEP em 310 CMR 7.10, subseções (1) e (2), dizem respeito ao uso de equipamentos emissores de som para reduzir ruídos desnecessários.

aumentar o ruído em mais de 10 dBA acima dos níveis ambientais em quaisquer edifícios habitados perto da propriedade (Exh. SOM-8, a 2), variando de 5 a 9 dBA acima do ambiente, dependendo do local de amostragem (Exh. SOM-8(1), aos 14). dBA. Este está abaixo do nível de ruído considerado razoável pela cidade de Somerset para imóveis zoneados como Residenciais (55 dBA) entre 22h00 e 7h00 (Exh. SOM-8, em 2). Estes valores também atendem ao requisito MassDEP de não ser mais de 10 dBA maior do que os níveis de ruído ambiente em quaisquer edifícios habitados perto da propriedade para o som produzido pela instalação durante o seu funcionamento de 24 horas (Exh. SOM-8, em 2).

O SCW afirma que o equipamento e o layout dos edifícios e pátio atenderiam aos regulamentos e normas de ruído aplicáveis, mas que barreiras sonoras seriam usadas, se necessário, para atender a esses requisitos e mitigar os impactos do ruído (Exh. SOM-8, em 2).

O ACS representou que atenuaria o ruído de construção (ou seja, o ruído causado por ações de construção e equipamentos utilizados para construir a Estação Conversora) ao:

- Exigir o funcionamento de todos os equipamentos de construção de modo a que os níveis de ruído relacionados com a construção cumpram as secções aplicáveis do Regulamento de Ruído da Qualidade do Ar MassDEP em 310 CMR 7.10;
- Necessitar de equipamentos bem conservados com silenciadores funcionais;
- Exigir invólucros de abafamento em equipamentos de operação contínua, como compressores de ar e geradores de soldadura;
- Utilização de um gerador de baixo ruído para reduzir os impactos de ruído para puxar e emendar cabos;
- Exigir o cumprimento rigoroso da Lei Anti-Idling de Massachusetts para evitar que o equipamento fique ao ralenti e produza ruído desnecessário enquanto não estiver em uso produtivo; e ainda
- Atenuar o impacto do equipamento ruidoso em locais sensíveis, utilizando, na medida do possível, a blindagem ou a distância tampão

(Exh. SOM-8, em 3).

iii. Resíduos Perigosos

Tal como acontece com os Cabos Terrestres e Interligação à Rede, a Empresa afirmou que prevê gerir o seu material contaminado escavado/perturbado relacionado com a construção nos termos

às disposições aplicáveis do MCP, dos Regulamentos de Resíduos Sólidos e BMPs provenientes de práticas industriais aceitas pelo MassDEP em Planos URAM de outros projetos de construção de infraestrutura em áreas desenvolvidas e/ou industriais arquivados nos termos do 310 CMR 40.0460 (Exh. EFSB-S-5, em 2). De acordo com a SCW, quaisquer planos URAM que a empresa prepare abordariam preocupações relacionadas à construção em relação a material contaminante escavado ou perturbado (Exh. EFSB-S-5, em 2).

A empresa observou que a área da célula AUL 1A fazia fronteira parcial com a Estação de Conversão a oeste (Exh. EFSB-S-5, em 2). A empresa afirmou que pretende localizar, projetar e construir a Estação Conversora para evitar o impacto no AUL (Exh. EFSB-S-5, em 2). A empresa acrescentou que iria projetar o sistema de gestão de águas pluviais do Projeto para evitar a descarga direta no ponto para ou para a fronteira do AUL (Exh. EFSB-S-5, em 2). A empresa também indicou que o empreiteiro de construção da SCW tomaria medidas para evitar a invasão ou impactos no AUL (Exh. EFSB-S-5, em 2).

iv. Visual e Iluminação

De acordo com a Companhia, a maioria dos principais equipamentos da Estação Conversora estaria ao ar livre (RR-EFSB-39)⁵⁰ e aproximadamente 0,2 milhas da subestação POI da National Grid (Exh. SW-1, em 5-26). Uma análise visual dos principais pontos de observação ("KOPs") pela Companhia mostrou que as características do Projeto em terra seriam visíveis a partir de quatro KOPs nas imediações (dentro de 0,5 e 1,5 milhas) (Exh. SW-6, aos 13-13). Outros KOPs que foram mapeados dentro do mirante não teriam visibilidade das características da área terrestre do Projeto Brayton Point porque esses locais estavam fechados dentro da vegetação existente, protegidos por edifícios ou outras estruturas, ou situados abaixo na topografia (Exh. SW-6, aos 13-13). A empresa acrescentou que a visibilidade da instalação em terra seria ainda mais rastreada durante a primavera, verão e outono, quando a folhagem está presente (Exh. SW-6, aos 13-13).

⁵⁰ Em resposta às perguntas da equipe da Siting Board sobre o alojamento dos equipamentos em ambientes fechados, a Empresa representou que o custo incremental de fazê-lo aumentaria os custos do projeto em aproximadamente US\$ 50-70 milhões em relação ao projeto atual (RR-EFSB-39).

De acordo com a Companhia, a Estação Conversora exigiria o uso de iluminação de segurança e segurança do trabalhador durante a vida operacional do Projeto (Exh. SW-6, aos 13-13).⁵¹ Esta iluminação provocaria uma alteração da iluminação ambiente nas imediações da estação de conversão (Exh. SW-6, aos 13-13). A empresa afirmou que as luminárias externas seriam tipicamente luminárias do tipo holofane, de diodo emissor de luz ("LED"), equipadas com escudos de luz para evitar que a luz invadisse áreas adjacentes (Exh. SW-6, aos 13-13). O SCW observou que as luzes seriam iluminadas em sensores do crepúsculo ao amanhecer e interruptores de detecção de movimento (Exh. EFSB V-4, em 1). A empresa declarou que usaria a iluminação de tarefas para atividades de manutenção apenas quando necessário (Exh. SW-6, aos 13-14). A empresa também indicou que ligaria a maioria das luzes apenas para situações de emergência e não as usaria regularmente (Exh. EFSB V-4, em 1). A SCW observou que não há padrões de iluminação do céu noturno articulados nos estatutos ou portarias da cidade de Somerset; no entanto, a Companhia coordenaria com a Prefeitura o esquema de iluminação para a Estação Conversora (Exhs. EFSB-V-4, em 1; SW-6, aos 13-13).

v. Gestão de Águas Pluviais e Abastecimento de Água

A construção da Estação Conversora aumentaria a área impermeável em 1,5 acres em relação às condições existentes (Exh. SW-6, em 6-13). A SCW afirmou que as áreas de superfícies impermeáveis dentro do pátio da Estação Conversora incluiriam edifícios e fundações de concreto (Exh. SW-6, em 6-13). Grande parte do pátio de comutação receberia um tratamento de superfície de pedra e riprap, e quintal de pedra britada, que não é considerado impermeável (Exh. SW-6, em 6-13). Tal como acontece com os cabos terrestres, a empresa projetará e construirá a Estação de Conversão e o sistema de gestão de águas pluviais em conformidade com o Manual de Águas Pluviais de Massachusetts, os Padrões de Águas Pluviais, a Licença Geral de Construção NPDES do Projeto e o SWPPP (Exh. SW-6, em 6-13; SW-14, em 5-11; RR-EFSB-21; RR-EFSB-21(1)).

- ⁵¹ O registro mostra que, normalmente, algumas luzes são iluminadas por razões de segurança em sensores de crepúsculo ao amanhecer e alguns interruptores de detecção de movimento, dependendo da aplicação necessária para o local, mas que a maioria das luzes seria ligada apenas para situações de emergência (Exh. SW-6, aos 13-14).

O sistema de gestão de águas pluviais irá recolher o escoamento dentro da Estação Conversora e descarregar para o sistema de águas pluviais privado existente em Brayton Point, que é separado do sistema municipal da cidade de Somerset (Exhs. SW-6, em 6-13; SW-14, em 5-11). A Empresa indicou que o proprietário do local, Brayton Point LLC, submeteu à Comissão de Conservação de Somerset seu NOI para o sistema de águas pluviais no local (Exh. SW-14, em 5-11). Conforme descrito acima, a SCW prevê solicitar e obter uma Licença Geral de Construção NPDES para Descargas de Águas Pluviais de Atividades de Construção; a Companhia também solicitará uma Autorização Geral Multissetorial NPDES para lidar com escoamento de águas pluviais que possam entrar em contato com atividades industriais no local de Brayton Point (Exh. SW-14, em 5-11).

Durante o projeto detalhado do Projeto, o SCW determinará quais BMPs de gerenciamento de águas pluviais são necessários dentro do local da Estação Conversora (Exh. SW-6, em 6-13). A Companhia indicou que o Projeto empregaria medidas de desenvolvimento de baixo impacto que podem incluir a preservação do espaço não desenvolvido existente, sistemas de captação de águas pluviais, o uso de valas de drenagem campestres abertas, a instalação de sistemas de filtração de areia de qualidade de água subterrânea e bacias e filtros de gerenciamento de águas pluviais (Exh. SW-6 em 6-13 a 6-14).

A Companhia sustentou que o local da Estação Conversora neste local industrial não inclui trabalhos dentro das áreas das Zonas I e II do MassDEP, áreas de proteção de cabeça de poço, Áreas de Recarga de Água Doce ou Potenciais Fontes Públicas de Água (Exh. SW-6, em 6-9). A Companhia observou que projetaria atividades de construção para evitar impactos potenciais aos recursos hídricos subterrâneos e superficiais locais e implementaria os requisitos da Licença Geral de Construção NPDES e BMPs para proteger os recursos hídricos (Exh. SW-6, em 6-9).

vi. Prevenção e contramedidas contra derrames em terra

O SCW elaborará um Plano de Prevenção, Controle e Contramedidas de Derramamento ("SPCC") de acordo com as regras e regulamentos estabelecidos no NPDES (Exhs. SW-1, em 5-7; EFSB- W-12, em 1). O Plano SPCC cobrirá todos os aspetos da construção e operações do Projeto que possam resultar na liberação de poluentes (Exh. EFSB-W-12, em 1). A Empresa submeterá o plano à MassDEP e à EPA como parte do SWPPP do Projeto para a construção das instalações terrestres em Brayton Point (Exh. EFSB-W-12, em 1). Além disso, a empresa

estabelecer procedimentos para o reabastecimento de equipamentos de construção durante as consultas com o MassDEP (Exh. SW-1, em 5-7).

A SCW desenvolveria o Plano SPCC para as quantidades de fluido dielétrico armazenadas em sua Estação de Conversão durante a operação de acordo com 40 C.F.R. Parte 112 da Lei Federal de Água Limpa (Exh. EFSB-W-12, em 1). A Tabela 16 fornece um inventário representativo dos equipamentos da Estação Conversora que devem conter fluido dielétrico, combustível, óleos e outros fluidos que seriam armazenados em contenção de armazenamento primário com medidas de contenção secundárias, conforme necessário e praticável (Exh. EFSB-W-15, em 1). De acordo com a SCW, ele dimensionará a contenção secundária para abrigar o volume de combustível, óleo e outros fluidos, além de uma margem de segurança adicional para compensar a água da chuva (Exh. EFSB-W-15, em 1). A Empresa explicou que o Plano SPCC descreverá o fluido dielétrico armazenado na Estação de Conversão durante a operação de acordo com 40 C.F.R. Parte 112 da Lei Federal de Água Limpa (Exh. EFSB-W-12).⁵² A Empresa colocará kits de contenção de derramamento e acessórios de controle de derramamento na Estação Conversora no caso de derramamentos ou vazamentos inadvertidos, incluindo absorventes, bermas temporárias, meias absorventes, painéis de gotejamento, tampas/plugues de drenagem, neutralizadores apropriados e recipientes de sobreembalagem (Exh. SW-1, em 5-7). O SCW treinaria os operadores na utilização e implantação de equipamento de controle de derrames (Exh. SW-1, em 5-7).

O Plano SPCC abordará as quantidades de fluido dielétrico armazenadas na Estação Conversora durante sua operação e cobrirá todos os aspectos da construção do Projeto e operações que possam resultar na liberação de contaminantes (Exh. EFSB-W-12, em 1). A Empresa irá treinar os operadores sobre o uso e implantação desses equipamentos de prevenção de derramamento (Exh. SW-6, em 9-6).

⁵² 40 C.F.R. § 112.8(c)(2) exige o seguinte para a contenção de óleos secundários e materiais perigosos: as instalações devem Construir todas as instalações de contentores de armazenagem a granel para fornecer um meio secundário de contenção para toda a

capacidade do maior contentor individual e bordo livre suficiente para conter a precipitação. Orientações da EPA para "bordo livre suficiente" para certos sistemas de tanques que armazenam ou tratam resíduos perigosos é a quantidade necessária para conter a precipitação de uma tempestade de 25 anos e 24 horas, permitindo flexibilidade para condições climáticas variáveis (67 FR 47117, 17 de julho de 2002).

Tabela 16. Armazenamento de líquidos a granel na estação conversora.

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

Fonte: Exh. EFSB-W-15, em 1.

vii. Campos magnéticos

Os campos magnéticos na Estação Conversora estão diretamente ligados à função principal da Estação Conversora: conversão da energia HVDC dos cabos de exportação para a energia HVAC para permitir a interconexão da rede com a infraestrutura de transmissão existente (Exh. SW-1, em 1-4).

Consequentemente, a magnitude e os tipos de campos magnéticos (AC e DC) na Estação Conversora refletem as correntes elétricas nos cabos que entram e saem desta estação (Exh. SW-1, em 5-25 a

5-26). Ver também a discussão sobre os campos magnéticos para os cabos terrestres e a interligação à rede (secção VI.D.1.b.vii(B)).

viii. Capítulo 91 e zonas húmidas

A SCW alega que a pegada da Estação Conversora não está localizada dentro do Capítulo 91 e da jurisdição das áreas de recursos de zonas húmidas (Exh. SW-1, em 5-3). A Empresa não observou nem identificou zonas húmidas vegetadas potencialmente jurisdicionais ou áreas de águas abertas dentro da pegada da Estação de Conversão em Brayton Point (Exh. SW-1, em 5-3).

O SCW afirmou que a área do projeto de terras altas não atravessaria nem a prioridade mapeada nem o habitat estimado de espécies raras (Exh. SW-1, em 4-32, 4-36, 5-6). O SCW continuaria a determinar medidas de prevenção, minimização e mitigação para recursos históricos e arqueológicos terrestres dentro da área do Projeto em consulta contínua com as Tribos, BOEM e MHC através do processo da Seção 106 e de outra forma (Exh. SW-14, em 8-12).

ix. Trânsito

A Empresa finalizará o TMP antes da construção, mas depois que a Empresa tiver definido mais claramente suas atividades de construção e tráfego associado (Exh. EFSB-T-9, em 1).

A SCW estimou que o tráfego diário de construção no local exigiria menos de meio acre de espaço para acomodar o estacionamento (Exh. EFSB-T-15, em 1). A Companhia observou que a parcela da Estação Conversora permitiria espaço adequado para acomodar a área de estacionamento da empreiteira no canteiro de obras (Exh. EFSB-T-15, em 1). A empresa trabalhará com a Brayton Point LLC para acomodar estacionamento de empreiteiros no local; e incentivar os trabalhadores da construção civil a carpool (Exh.

EFSB-T-15, em 1). Após a construção, a Companhia afirmou que não iria contratar pessoal para as instalações da Estação Conversora, minimizando assim o tráfego adicional, com visitas ocasionais de uma tripulação de duas pessoas (Exh. EFSB-T-10, em 1).

x. Segurança e proteção

Como acima, o ACS projetará, construirá e manterá o Projeto de forma a proteger a saúde e a segurança por meio da adesão a todas as leis e regulamentos federais, estaduais e locais aplicáveis (Exh.

SW-1, em 5-61). A Empresa sustentou ainda que todas as atividades de projeto, construção e operação estariam de acordo com as normas governamentais e industriais aplicáveis, como o Código de Massachusetts para a Instalação e Manutenção de Linhas de Transmissão Elétrica (220 CMR §§125.00 e seguintes) e o Código Nacional de Segurança Elétrica (Exh. SW-1, em 5-61). A Empresa projetará instalações de acordo com boas práticas de engenharia usando códigos de projeto estabelecidos e guias publicados por, entre outros, o Departamento, o Instituto de Engenheiros Eletricistas e Eletrônicos, a Sociedade Americana de Engenheiros Civis, o Instituto Americano de Concreto e o Instituto Nacional de Padrões Americano (Exh. SW-1, em 5-61). A empresa afirma que exigiria que os contratantes cumprissem todos os regulamentos e protocolos da Dig Safe (Exh. SW-1, em 5-61).

Além disso, a empresa sustentou que, após a construção das instalações, marcaria claramente todas as estruturas de transmissão e instalações da estação de conversão com sinais de aviso para alertar o público sobre potenciais perigos (Exh. SW-1, em 5-61). A empresa afirmou que vai montar o seu

CMP e completar o seu ERP como parte do Sistema de Gestão de Segurança global do Projeto, mais perto do início da fase de construção, para incorporar e refletir as condições atuais do local e os mais recentes planos de projeto de engenharia (Exh. EFSB-W-20, em 1).

O Brayton Point Commerce Center é um terreno industrial de propriedade privada e o acesso é restrito para fins de segurança e proteção (Exh. SW-6, aos 13-17). A Empresa encerraria as novas instalações dentro de cercas de segurança e tomaria medidas para garantir a segurança e restringir o acesso à Estação de Conversão a pessoal autorizado, de acordo com todos os requisitos regulamentares e industriais aplicáveis (Exh. SW-1, em 1-10, 5-57). Além disso, a Companhia coordenaria com os outros proprietários, inquilinos e detentores de servidões no local de Brayton Point, incluindo Brayton Point LLC, National Grid, Prysmian e Enbridge, e com a cidade de Somerset em relação a medidas adicionais de segurança (Exh. SW-6, aos 15-30). A Estação Conversora exigiria o uso de iluminação de segurança e segurança do trabalhador durante a vida operacional do Projeto (Exh. SW-6, aos 13-13). A empresa observou que normalmente há algumas luzes iluminadas para fins de segurança em sensores de crepúsculo ao amanhecer, bem como algumas em interruptores de detecção de movimento, dependendo da aplicação necessária para o local (Exh. SW-6, aos 13-14).

A Empresa afirma que tomará todas as medidas apropriadas para garantir a segurança e restringir o acesso à Estação de Conversão a pessoal autorizado, de acordo com todos os requisitos regulamentares e da indústria aplicáveis (Resumo da Empresa em 19). A Companhia afirmou que pretende utilizar iluminação de segurança, cercas de segurança, sinalização de advertência e outras medidas de segurança, conforme necessário e apropriado na Estação Conversora, durante a vida operacional do Projeto proposto (Resumo da Empresa em 189).

xi. Subida do Nível do Mar

Brayton Point é um local de brownfields plano em uma península de terra cercada pelo Monte Hope Bay ao sul, o rio Lee a oeste, o rio Taunton a leste e a Rota Interestadual 195 ao norte (Exh. SW-1, em 3-3). O Projeto é identificado como tendo uma classificação de exposição elevada com base na localização do Projeto para os seguintes parâmetros climáticos: subida do nível do mar/tempestade, precipitação extrema (inundações urbanas/fluviiais) e calor extremo (Exh. SW-6, aos 12-3). Com base na experiência 45 anos de vida útil identificados para o Projeto e a criticidade dos componentes do Projeto em terra,

a ResilientMass Action Team ("RMAT") Climate Resilience Design Standards Tool ("RMAT Tool") recomenda um horizonte de planeamento de 2070 e um período de retorno associado a um evento de tempestade de 200 anos (0,5% de probabilidade) ao projetar os componentes terrestres do Projeto relacionados com a subida do nível do mar, e um evento de tempestade de 50 anos (2,0%) para os componentes do Projeto em terra para precipitação extrema (Exh. SW-6, aos 12-3).

(A) Descrição da ferramenta RMAT

A ferramenta RMAT solicita que os usuários insiram informações do projeto. Com base nessas informações do usuário e na localização do projeto, a ferramenta determina uma classificação preliminar de exposição climática para o projeto geral, por perigo climático: aumento do nível do mar e tempestades, precipitação extrema (urbana e fluvial) e calor extremo. Esta classificação, combinada com a consequência do impacto da falha desse ativo (determinada pelas respostas do utilizador a uma série de perguntas), informa uma triagem preliminar do risco climático para cada ativo, por perigo climático.^{53°}

Os resultados da exposição climática da Ferramenta RMAT fornecem uma avaliação preliminar de se o local do projeto e os ativos subsequentes estão em risco de exposição a impactos de eventos de risco natural e/ou impactos futuros das alterações climáticas para cada um dos parâmetros climáticos, calculando um dos seguintes resultados de exposição para cada parâmetro climático: Não Exposto, Baixa Exposição, Exposição moderada ou alta exposição. A Pontuação Preliminar de Exposição Climática é calculada com base na análise espacial do GIS da localização do projeto.^{54°}

⁵³ Ver https://resilient.mass.gov/rmat_home/designstandards/.

⁵⁴ Uma pontuação de alto risco não indica necessariamente um projeto "arriscado". Por exemplo, uma barreira contra inundações costeiras pode receber uma pontuação de alto risco, mas que se baseia na exposição do projeto e no impacto se esse ativo falhar. Os usuários dos resultados da Ferramenta RMAT são lembrados de considerar se o projeto modelado pode incorporar ativos que mitigam os riscos climáticos ou se eles devem considerar realocar seus ativos para um local menos exposto. Ver também: https://eea-nascaum-dataservices-ativos-prd.s3.amazonaws.com/cms/GUIDELINES/V1.2_SECTION_3.pdf#page=7.

A ferramenta RMAT aproveita o Modelo de Risco de Inundação da Costa de Massachusetts ("MC-FRM") em sua modelagem de avaliação de inundações.⁵⁵ O MC-FRM representa com precisão o risco de inundação porque é:

- um modelo dinâmico que inclui os processos críticos associados às inundações induzidas por tempestades (ventos, ondas, configuração de ondas, surtos de tempestades, aumento e superação de ondas, etc.);
- calibrado para eventos históricos de tempestade que afetaram Massachusetts com dados e medições de água alta observados;
- alta resolução suficiente para capturar vias de inundação em topografias urbanas complexas;
- um modelo que inclui furacões e nor'easters sob condições climáticas em mudança; e ainda
- capaz de capturar o efeito líquido de diferentes tipos de tempestade, magnitudes e frequências.^{62º}

(B) Aplicação da Ferramenta RMAT ao Projeto

Projeções futuras do nível do mar são fornecidas para o litoral de Massachusetts em estações de marégrafo estabelecidas com registros de longo prazo e em Newport, Rhode Island, a estação de relatório mais próxima do desembarque do Projeto em Brayton Point (SW-1, em 5-48). Usando a ferramenta RMAT, o aumento esperado do nível do mar da estação de gravação mais próxima, em Newport, Rhode Island, está projetado para subir 2,4 pés acima da média de água alta em 2050 e 4,2 pés em 2070 (Exh. SW-1, em 5-48).

55

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

Tabela 17: Informações de localização 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	

Fonte: Exh. SW-1, em 5-48.

A SCW afirmou que a Rota do Rio Lee em terra permanece acima dos níveis de inundação com um aumento projetado do nível do mar de 4,0 pés (Exhs. SW-1, em 5-8; EFSB-W-3, em 1). Um pequeno segmento da Rota do Rio Lee no local do landfall estaria abaixo dos níveis de inundação com um aumento projetado do nível do mar de 6,0 pés (Exh. SW-1, em 5-8) na década de 2070 sob um cenário de exposição extrema, ou em algum momento durante a década de 2080 em um cenário de exposição "Alta" de acordo com os resultados da modelagem RMAT da Tabela 17, usando Newport, projeções de aumento do nível do mar como a estação mais próxima da Estação Conversora e um modelo para Brayton Point (Exh. SW-1, em 5-48). Além disso, sob fluxo de tempestade terrestre modelado, uma pequena parte do landfall da Rota do Rio Lee experimentaria fluxos terrestres sob condições de furacão de categoria 1 ou maiores nas condições atuais do nível do mar, com toda a área de Brayton Point inundada em um furacão de categoria 4 ou superior (Exh. SW-1, em 5-8). Com o aumento do nível do mar, a empresa espera que o fluxo terrestre associado aos furacões piore (ou seja, empurre mais para o interior) (Exh. SW-1, em 5-8).

A Rota do Rio Taunton também permanece acima dos níveis de inundação com um aumento projetado do nível do mar de 4,0 pés e, adicionalmente, permaneceria acima dos níveis de inundação com um aumento projetado do nível do mar de 6,0 pés (Exh. SW-1, em 5-8). A SCW estima que a Rota do Rio Taunton pode sofrer um fluxo terrestre sob um furacão de categoria 3 ou superior sob as condições existentes do nível do mar (Exh. SW-1, em 5-8). Portanto, a Companhia estima que a inundação para a Rota do Rio Taunton é um pouco menos provável do que para a Rota do Rio Lee (Exh. SW-1, em 5-8).

Além disso, a elevação RIM (superfície) da Estação Conversora, como projetado atualmente, varia de 33,95 pés a 34,45 pés; e a elevação INVERT (fundo do tubo) na Estação Conversora

varia de 28,65 pés a 30,5 pés em relação às elevações do Datum Vertical Norte-Americano ("NAVD88") (Exh. SW-2, Anexo B, Desenho C1-1). Na verdade, o local da Estação Conversora HVDC está localizado bem fora das potenciais zonas de inundação associadas a furacões (Exh. SW-1, em 5-8). No entanto, enquanto as faixas de elevação da Estação Conversora estão acima do aumento do nível do mar projetado nas décadas de 2070 e 2080 (por Tabela 17 acima), Brayton Point ainda estaria sujeito a inundações de furacões (Exh. SW-1, em 5-8). Espera-se que o aumento do nível do mar e o fluxo terrestre associado a furacões piorem (ou seja, empurrando mais para o interior) e áreas mais baixas podem experimentar fluxo terrestre com menor intensidade de tempestade (Exh. SW-1, em 5-8). A Companhia afirmou que os cabos de exportação onshore e offshore e os TJBs serão projetados para resistir à submersão e operados em água salgada (Exh. SW-6, aos 12-3). A estação conversora HVDC será projetada para tolerar temperaturas do ar altas e amplamente flutuantes, entre outras medidas, conforme discutido mais abaixo (Exh. SW-6, aos 12-3).

c. Posições das Partes

i. Cidade de Somerset

Como discutido acima (ver Seção VI.C.3.c.i), a cidade de Somerset afirma que geralmente apoia o projeto (Town Brief em 1), no entanto, a cidade solicita que o Siting Board aprove o projeto sob condições, que abordam uma série de questões integradas de impacto ambiental e de saúde pública marinhas e de terras altas (Town Brief em 2).

ii. Resposta da empresa

Como discutido acima (ver Seção VI.C.3.c.ii), a SCW afirma que assumiu inúmeros compromissos em relação à minimização dos impactos ambientais (Resumo de resposta da empresa em 4).

De acordo com a Companhia, muitos desses compromissos declarados pela SCW em seu Brief são os mesmos propostos pelo Município em seu Brief (Resumo de Resposta da Empresa em 4). Quando há divergências entre as condições da cidade e os compromissos da empresa, a empresa afirma que está confiante de que essas divergências podem ser resolvidas em um acordo mutuamente aceitável (Resumo de resposta da empresa em 4).

d. Análise e Resultados sobre os Impactos Ambientais da Estação Conversora

i. Qualidade do Ar

Tal como acontece com a construção de cabos terrestres, os impactos na qualidade do ar incluiriam as emissões dos veículos de construção, as emissões dos equipamentos de construção, a geração de poeiras fugitivas durante a construção, com impactos temporários e menores na qualidade do ar ambiente localizados em áreas adjacentes à construção ativa. O funcionamento da estação de conversão implicaria a utilização de SF₆. A Empresa cumprirá as seções aplicáveis dos Regulamentos de Controle de Poluição do Ar MassDEP. Embora houvesse emissões de poluentes regulados relacionadas com a construção durante a construção da Estação de Conversão, não haveria impactos significativos a longo prazo na qualidade do ar previstos com o funcionamento da Estação de Conversor. O registro mostra que o empreiteiro implementará medidas de controle da qualidade do ar e poeira no local durante todo o período de construção, incluindo entradas e saídas de construção estabilizadas, medidas de controle de poeira, medidas de controle de erosão e sedimentação e limitação da marcha lenta sem carga do motor. No entanto, a Empresa é incentivada a adotar medidas para reduzir os impactos da qualidade do ar dos veículos de construção e a fornecer compromissos para utilizar controles de emissões para todos os veículos de construção no local, em um esforço para minimizar as emissões dos veículos de construção (Exh. SW-10, aos 33).

Na secção VI.D.1.d.i acima, o Conselho de Seleção exigiu que a Empresa desenvolvesse e fornecesse um Plano de Gestão da Qualidade do Ar e trabalhasse com manteigas para minimizar os impactos cumulativos relacionados com a construção. Com essas ações, o Siting Board considera que a Companhia minimizaria e mitigaria os impactos na qualidade do ar do projeto.

ii. Ruído

O registro mostra que a Empresa cumprirá as portarias locais, restringindo o Projeto a não mais de 55 dBA nos limites de propriedades residenciais à noite, e os requisitos do Regulamento de Qualidade do Ar do MassDEP referentes ao som operacional. Para a linha de propriedade leste ao longo da Brayton Point Road (pior cenário de ruído para residências proximais), o registro mostra que o ruído audível produzido pela Estação Conversora deve ser de 41 dBA ou menos.

O registro também mostra que o ruído produzido pela Estação Conversora deverá ficar abaixo do nível de ruído permitido pelo estatuto de ruído da cidade para propriedades zoneadas como Industrial (70 dBA), e diminuir com a distância do local da Estação Conversora. Finalmente, a modelagem de ruído da Empresa indica que a operação da Estação Conversora não aumentaria o ruído em mais de 10 dBA acima dos níveis ambientais em quaisquer edifícios habitados próximos à propriedade, variando de 5 a 9 dBA acima do ambiente, dependendo do local de amostragem.

A cidade de Somerset argumenta que, para resolver as preocupações com o ruído, a Siting Board poderia impor condições de horário de funcionamento e/ou medidas de mitigação de ruído para atividades que devem funcionar constantemente, e ordenar o cumprimento do Estatuto do Ruído. O registro mostra que a empresa irá mitigar o ruído de construção e operacional, operando equipamentos dentro da Política de Ruído do MassDEP e do Estatuto da Cidade de Somerset; manter os equipamentos bem conservados com silenciadores; Fechar equipamentos em funcionamento contínuo; utilização de um gerador de baixo ruído para puxar e emendar cabos; e blindar ou mover equipamentos barulhentos para longe de locais sensíveis. A empresa ainda usaria barreiras acústicas, se necessário, para atender aos requisitos de ruído aplicáveis e limitar as horas de operações de construção para a maioria das atividades de construção.

Na secção VI.C.3.d.ii.A acima, o Conselho de Administração exigiu que a Empresa desenvolvesse o Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído como parte do seu CMP e que cumprisse determinados horários de construção. Com a ação de mitigação de ruído aqui descrita, a Siting Board considera que a Empresa minimizou e mitigou o ruído de construção e operação da Estação Conversora.

iii. Resíduos Perigosos

Os registros mostram que a Estação Conversora é parcialmente limitada a oeste pela área da célula AUL 1A; a Companhia pretende localizar, projetar e construir a Estação Conversora para evitar impactar a AUL. O registro mostra ainda que os planos URAM que a empresa prepara abordariam preocupações relacionadas à construção em relação a material contaminante escavado ou perturbado, e que o material contaminado escavado ou perturbado relacionado à construção seria gerenciado de acordo com as disposições aplicáveis do MCP, 310 CMR 40.0045(5).

A cidade de Somerset argumenta que a empresa deve cumprir os requisitos de licenciamento aplicáveis; gerir petróleo e materiais perigosos no âmbito do Plano de Contingência de Massachusetts; e ainda

ter um ERP para abordar, *entre outros*, condições inesperadas, incluindo, mas não limitado a: descoberta de contaminação subsuperficial imprevista ou estruturas (por exemplo, tambores enterrados, tanques de armazenamento subterrâneos, tubulações), derramamentos de óleo ou materiais perigosos e emergências médicas ou de incêndio e procedimentos de evacuação para residências e empresas locais em caso de incêndio ou grande liberação de vapor. Na secção VI.C.3.d.i. (F) acima, o Siting Board exigiu que a Empresa incluísse em seu ERP elementos que abordam resíduos perigosos.

Com essas ações de mitigação, o Siting Board conclui que a Companhia minimizou e mitigou os impactos dos resíduos perigosos do Projeto em terra.

iv. Visual e Iluminação

O registro mostra que a Estação Conversora é proximal à subestação National Grid (dentro de um quarto de milha), visível a partir de quatro KOPs nas imediações (dentro de 0,5 e 1,5 milhas), e é uma visão industrial existente. O registro mostra que não há padrões de iluminação do céu noturno articulados nos estatutos ou portarias existentes da cidade de Somerset; no entanto, a empresa planeja coordenar com a cidade de Somerset sobre o esquema de iluminação para a estação de conversor.

A Estação Conversora exigiria o uso de iluminação de segurança e cercas durante a vida operacional do Projeto, o que também contribui para a segurança de quaisquer trabalhadores que precisem visitar o local. O registro mostra que, normalmente, algumas luzes são iluminadas por razões de segurança em sensores de crepúsculo ao amanhecer e alguns interruptores de detecção de movimento, dependendo da aplicação necessária para o local, mas que a maioria das luzes seria ligada apenas para situações de emergência. O registro mostra que esta iluminação de segurança e de segurança dos trabalhadores provocaria uma alteração na iluminação ambiente nas imediações da Estação Conversora. Para mitigar o brilho, a empresa giraria os escudos de luz externos para a posição ideal e usaria a iluminação de tarefas para atividades de manutenção apenas quando necessário.

Com essas ações, a Siting Board constata que a Companhia minimizou e mitigou os impactos visuais e de iluminação da Estação Conversora.

v. Gestão de Águas Pluviais e Abastecimento de Água

A Empresa projetará e construirá um sistema de gestão de águas pluviais para coletar o escoamento dentro da Estação Conversora, em conformidade com o Manual de Águas Pluviais de Massachusetts, os Padrões de Águas Pluviais, a Licença Geral de Construção NPDES e o SWPPP. O registro mostra que o sistema de gestão de águas pluviais do projeto seria descarregado para o sistema de águas pluviais existente e de propriedade privada em Brayton Point, que é separado do sistema municipal da cidade de Somerset. O registro mostra ainda que grande parte do pátio de comutação da Estação Conversora receberia um tratamento superficial de pedra e riprap, e brita de pátio de pedra, que não constituiria superfície impermeável adicional.

A Brayton Point LLC submeteu à Comissão de Conservação de Somerset seu NOI para o trabalho no local de águas pluviais de Brayton Point, que inclui BMPs de gerenciamento de águas pluviais dimensionados com previsão de redensolvimento adicional do local de acordo com o Manual de Águas Pluviais de Massachusetts.

No que diz respeito ao abastecimento de água, o registro mostra que o local da Estação Conversora não inclui trabalhos dentro das áreas das Zonas I e II do MassDEP, áreas de proteção de cabeça de poço, áreas de recarga de água doce ou potenciais fontes públicas de abastecimento de água. A Companhia projetará atividades de construção para evitar impactos potenciais aos recursos hídricos subterrâneos e superficiais locais e implementará os requisitos da Licença Geral de Construção NPDES do Projeto e BMPs para proteger os recursos hídricos.

Dada a falta de áreas das Zonas I e II do MassDEP, áreas de proteção de cabeças de poço, Áreas de Recarga de Água Doce ou Potenciais Fontes Públicas de Abastecimento de Água, e as estratégias de construção da Empresa em relação aos recursos hídricos, a Diretoria de Localização considera que a Empresa minimizou e mitiga os impactos do abastecimento de água do Projeto. Além disso, o Siting Board considera que, com a implementação da mitigação, a Companhia minimizaria e mitigaria os impactos das águas pluviais do Projeto.

vi. Prevenção e contramedidas contra derrames em terra

A Empresa desenvolverá um Plano SPCC de acordo com as regras e regulamentos estabelecidos no NPDES e submeterá o plano ao MassDEP e EPA como parte do SWPPP do Projeto para a construção das instalações terrestres em Brayton Point. O registro mostra que o

O Plano SPCC e a resposta a derrames no seu ERP fazem parte do Sistema de Gestão da Segurança global do Projeto. O Plano SPCC abordará as quantidades de fluido dielétrico armazenadas na Estação de Conversão durante sua operação e cobrirá todos os aspetos da construção do Projeto e operações que possam resultar na liberação de contaminantes. A empresa também colocará kits de contenção de derramamento e acessórios de controle de derramamento na Estação Conversora, incluindo absorventes, bermas temporárias, meias absorventes, painéis de gotejamento, tampas/plugues de dreno, neutralizadores apropriados e recipientes de sobreembalagem para uso em caso de derramamento ou vazamentos. A empresa treinará os operadores sobre o uso e a implantação desses equipamentos de prevenção de derramamentos. Na secção VI.C.3.d.i. (F) acima, o Siting Board exigiu que a Companhia incluísse em seu ERP elementos que abordassem a resposta a vazamentos.

O registro mostra que a Empresa irá inventariar e conter combustível, óleos e outros fluidos armazenados em instalações terrestres em contenção de armazenamento primário com medidas e dispositivos de contenção secundária, quando necessário. A empresa se comprometeu a dimensionar a contenção secundária para abrigar o volume de combustível, óleo e outros fluidos, além de uma margem de segurança adicional para compensar a água da chuva. Especificamente, a Empresa cumprirá o 40 CFR Parte 112 da Lei Federal de Água Limpa, que exige que a contenção secundária de óleo e materiais perigosos tenha capacidade suficiente para a contenção primária, além de precipitação relacionada a um evento de tempestade de 25 anos e 24 horas.

Dada a coordenação estadual e federal e a revisão do Plano SPCC em desenvolvimento, a preparação de equipamentos de resposta a derramamentos no local e o treinamento sobre o uso desses equipamentos, e os planos de inventário e contenção de líquidos a granel da Companhia, o Conselho de Siting conclui que, com as medidas de mitigação aqui descritas, a Companhia abordou adequadamente as estratégias de prevenção e contramedidas de derramamento em terra.

vii. Campos magnéticos

O registro mostra que MF está associado tanto com os cabos onshore que entram, e a linha de interconexão de rede saindo, a estação conversora. Como dito acima, o Siting Board exige que a Companhia realize testes de campos magnéticos a partir da Estação Conversora, o que deve ser feito (i) antes do início da construção para estabelecer uma linha de base, (ii) 90 dias a partir do OGF estar totalmente desenvolvido e capaz de fornecer 1.200 MW de energia, e (iii) um ano a partir do OGF ser

totalmente desenvolvido e capaz de fornecer aproximadamente 1.200 MW de energia. A empresa deve apresentar os resultados dos testes ao Siting Board.

viii. Capítulo 91 e zonas húmidas

Os autos mostram que a Estação de Conversão não está localizada dentro de terras sob jurisdição do Capítulo 91. O registro também mostra que não há áreas úmidas vegetadas jurisdicionais WPA ou águas abertas dentro da pegada da Estação Conversora do Projeto em Brayton Point. Assim, o Siting Board considera que o Capítulo 91 e os impactos dos recursos das zonas húmidas são minimizados para a Estação Conversora.

ix. Trânsito

Conforme descrito para a construção de cabos terrestres, a construção e operação das instalações do projeto, incluindo a Estação Conversora, não geraria um impacto significativo no fluxo de tráfego e na segurança no layout da rodovia estadual MassDOT que fica ao lado da propriedade Brayton Point, e há estacionamento adequado no local para operações de construção e instalações. Portanto, o Siting Board considera que a empresa minimizou os impactos potenciais do tráfego em terra e da gestão do estacionamento.

x. Segurança e proteção

A Empresa projetará, construirá e manterá o Projeto de forma a proteger a saúde e a segurança por meio da adesão às leis e regulamentos federais, estaduais e locais aplicáveis. O registro mostra ainda que todas as atividades de projeto, construção e operação estariam de acordo com os padrões governamentais e industriais aplicáveis. O registro mostra que o Sistema de Gestão de Segurança da Empresa seria implementado e totalmente funcional antes do início das atividades de construção. A empresa também marcará claramente com sinais de aviso todas as estruturas de transmissão e instalações da Estação Conversora após a construção das instalações para alertar o público sobre potenciais perigos.

Dadas as estratégias propostas pela Empresa para facilitar a segurança no local através da adesão às leis e regulamentos e normas pertinentes de saúde e segurança, desenvolvimento e implementação oportuna de um Sistema de Gestão de Segurança abrangente, medidas de segurança e planejamento de resposta a emergências, o Siting Board considera que a Empresa minimizou os impactos na segurança da Estação Conversora.

xi. Subida do Nível do Mar

A ferramenta RMAT mostra que o aumento do nível do mar modelado para os ativos do projeto landfall e onshore, como a Estação Conversora, deve ser projetado com um horizonte de pelo menos o ano de 2070, dada a vida útil de 45 anos do projeto. O registro também mostra que a Rota do Rio Lee permanece acima dos níveis de inundação com aumento projetado do nível do mar de 4,0 pés, mas um pequeno segmento do local do landfall estaria abaixo dos níveis de inundação com um aumento do nível do mar modelado de 6,0 pés. O registro mostra que a Rota do Rio Taunton permanece acima dos níveis de inundação, com um aumento projetado do nível do mar de 4,0 pés e 6,0 pés de aumento do nível do mar.

O registro mostra que a inundação associada a furacões para a Rota do Rio Taunton é um pouco menor do que a inundação esperada para a Rota do Rio Lee sob as condições existentes do nível do mar. Com base na modelagem do fluxo de tempestades terrestres, um segmento curto da Rota do Rio Lee no local do landfall estaria abaixo dos níveis de inundação com um aumento projetado do nível do mar de 6,0 pés na década de 2070 sob um cenário de exposição extrema, ou em algum momento durante a década de 2080 em um cenário de exposição "alta". A Rota do Rio Taunton pode sofrer transbordamento por terra sob um furacão de categoria 3 ou maior sob as condições existentes do nível do mar. O POI de Brayton Point seria completamente inundado em furacões de categoria 4 ou maiores. No entanto, os cabos terrestres são projetados para operar mesmo quando submersos e, portanto, seriam resilientes, confiáveis e impermeáveis a inundações costeiras e aumento do nível do mar.

O registro mostra que a empresa tomou medidas para ajudar a garantir a adaptação e resiliência às mudanças climáticas do Projeto através da concepção do Projeto. Especificamente, a empresa instalou a Estação Conversora HVDC em terra fora de áreas identificadas como vulneráveis ao aumento do nível do mar e inundações costeiras. O registro mostra que o local da Estação Conversora HVDC proposta está localizado fora dos limites de um aumento projetado do nível do mar de 4,0 pés, e o HVDC proposto

O site da Estação Conversora está localizado fora das zonas de inundação mapeadas. O registro mostra que os cabos de exportação onshore e offshore e os TJBs serão projetados para resistir a serem submersos e operados em água salgada. O registro mostra que a Estação Conversora HVDC seria projetada para tolerar temperaturas do ar altas e amplamente flutuantes, entre outras medidas.

O Siting Board instrui a empresa a apresentar relatórios ao EFSB a cada cinco anos com atualizações sobre as projeções mais recentes sobre o aumento do nível do mar e o risco de inundação e propor quaisquer medidas de mitigação adicionais necessárias para lidar com tais riscos. O Conselho ponderará se deve instruir o requerente a implementar medidas de mitigação adicionais nesse momento.

O Siting Board considera que, com as medidas de mitigação acima, a Estação Conversora e partes terrestres do Projeto minimizariam e mitigariam efetivamente os impactos do aumento do nível do mar.

e. Conclusão sobre os impactos ambientais da estação conversora

A Companhia avaliou os impactos ambientais da construção, operação e manutenção da Estação Conversora proposta para o Projeto. Embora algum grau de impactos seja inevitável durante a construção, a Empresa forneceu uma análise abrangente de tais impactos, e os evitou ou minimizou, sempre que possível, e assumiu compromissos significativos com a proteção e preservação do meio ambiente em terra. O registro demonstra que a Empresa abordou adequadamente as preocupações do público sobre proteção do abastecimento de água, qualidade do ar, controle de ruído, gestão de resíduos perigosos, prevenção e contramedidas de derramamento em terra, controle visual e de iluminação, gestão de águas pluviais, MF, Capítulo 91 e áreas úmidas, tráfego, segurança e compatibilidade do Projeto com os usos do solo adjacentes, e desenvolveu planos para mitigar adequadamente esses impactos

E. Custo

A empresa afirmou que a Lee River Route tem fatores-chave que reduzem seu custo geral, incluindo co-localização com atividades comerciais existentes e co-localização dentro da National Grid ROW (Exh. SW-1, em 4-36 a 4-37). Especificamente, o SCW representou que a Rota do Rio Lee não afetaria nenhuma via pública ou acesso ao local de Brayton Point, o que diminuiria

custos de construção (Exh. SW-1, em 4-36). Em contraste, a Rota do Rio Taunton atravessaria a National Grid ROW existente para chegar ao local da Estação Conversora, o que exigiria coordenação e custos adicionais em relação a servidões e construção (Exh. SW-1, em 4-37). Por fim, segundo a Companhia, não haveria diferença nos custos operacionais previstos entre as duas opções de rota (Exh. EFSB-C-1). O custo total da Rota do Rio Taunton é 10,6% maior do que o custo da Rota do Rio Lee; no entanto, o custo da Rota do Rio Taunton é apenas 8,1% maior do que o custo total da Rota do Rio Lee quando se considera o aspecto de Variação Percebida do Projeto (Exh. SW-1, Anexo G).

O Siting Board acha que a Lee River Route é ligeiramente preferida sobre a Taunton River Route devido ao seu custo mais baixo. Esta determinação de custos é também complementar com as características ambientais da Rota do Rio Lee, encontradas acima, demonstrando um percurso ambiental e economicamente superior às outras opções identificadas.

F. Fiabilidade

Como parte de sua análise de rota, a SCW examinou a confiabilidade da Rota do Rio Lee e da Rota do Rio Taunton (Exh. SW-1, em 4-37). A Companhia sustentou que não existem diferenças reais de confiabilidade entre as duas rotas (Exh. SW-1, em 4-37). No entanto, para as porções offshore das rotas, existem alguns fatores que tornam a Rota do Rio Lee mais confiável (Exh. SW-1, em 4-37). Especificamente, a Rota do Rio Taunton apresentou maiores riscos para a integridade de um cabo submarino enterrado devido à travessia de um canal de navegação dragado e bacia de viragem dragada, nenhuma das quais a Rota do Rio Lee atravessa (Exh. SW-1, em 4-37). Além disso, a Companhia sustentou que a Rota do Rio Taunton atravessaria uma área maior de acumulação de gás raso mapeada do que a rota de queda de terra Lee Rive, potencialmente ocultando riscos geológicos adicionais enterrados e representando risco adicional para o desempenho do cabo e integridade a longo prazo (Exh. SW-1, em 4-37). A Empresa afirma que reduzir o risco de integridade dos Cabos de Exportação Offshore ou a exposição a outros impactos de terceiros é fundamental para manter a confiabilidade dos Cabos de Exportação Offshore e, por extensão, a confiabilidade do Projeto (Exh. SW-1, em 4-37). Portanto, embora a confiabilidade em terra das duas rotas não seja significativamente diferente, o Siting Board considera que o componente offshore da Lee River Route é mais confiável do que a Taunton River Route.

G. Conclusões

O Siting Board considera que a Rota do Rio Lee – incluindo a sua Variação Percebida – é superior à Rota do Rio Taunton (e Variação Notada) no que diz respeito a fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth, com um impacto mínimo no meio ambiente, ao menor custo possível, e permitindo a expansão futura da eletricidade do Projeto de uma forma ambientalmente correta e econômica. O Siting Board considera que a Empresa forneceu informações suficientes para permitir que o Conselho determine se o Projeto alcançou um equilíbrio adequado entre custo, confiabilidade e impactos ambientais. O Siting Board considera que, com a implementação das condições especificadas e mitigação apresentadas acima, e o cumprimento de todos os requisitos locais, estaduais e federais, os impactos ambientais do Projeto ao longo da Rota do Rio Lee, Estação Conversora e Interconexão de Rede seriam minimizados.

VII. COERÊNCIA COM AS POLÍTICAS DA COMMONWEALTH

A. Padrão de revisão

G.L. c. 164, § 69J exige que o Siting Board determine se os planos de construção das novas instalações do requerente são consistentes com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso de recursos e desenvolvimento, conforme adotadas pela Commonwealth. GCEP em 206; Parque Cidade Vento em 158; Sudbury-Hudson em 183-184.

B. Posição da empresa⁵⁶

1. Políticas de Saúde

A empresa alega que um serviço elétrico confiável é reconhecido pela Commonwealth como sendo essencial para a saúde humana, citando a Lei de Reestruturação de Serviços Públicos Elétricos de 1997

⁵⁶ A cidade não tomou uma posição sobre a consistência do projeto com as políticas da Commonwealth em seu Brief.

("Lei de Reestruturação"): "o serviço de eletricidade é essencial para a *saúde* e o bem-estar de todos os residentes da Commonwealth . . . um serviço elétrico confiável é de extrema importância para a segurança, *saúde* e bem-estar dos cidadãos e da economia da Commonwealth..." (Resumo da empresa em 209-210, citando

c. 164 das Leis de 1997, § 1, alínea h) (sublinhado nosso)). A empresa também cita West Roxbury-Needham em 74, em que o Conselho afirmou que o serviço elétrico confiável é essencial para a *saúde* dos cidadãos da Commonwealth, portanto, uma melhoria na confiabilidade resultará em benefícios para a *saúde* (ênfase fornecida).

O projeto apoiará um serviço elétrico confiável, afirma a empresa, fornecendo 1.200 MW de energia renovável limpa para o sistema de transmissão regional da Nova Inglaterra em um POI perto de centros de carga (Company Brief at 210). Além disso, a Companhia representa que o serviço elétrico confiável a ser prestado pelo Projeto aumentará a segurança energética da região durante os meses de inverno, quando mais necessário na futura rede (Company Brief at 210, citando Exhs. SW-1 em 1-14; EFSB-CPC-1 em 2; EFSB-N-1(S1)(1) em 9; EFSB-N-4(S1)(1) em 6-8). A Empresa enfatiza a necessidade de geração adicional de energia durante os meses de inverno, afirmando que os estados da Nova Inglaterra e a Comissão Federal Reguladora de Energia ("FERC") aumentaram seu foco na necessidade de segurança energética na região, devido a problemas com restrições de gasodutos e dependência de gás natural, especialmente nos meses de inverno (Company Brief at 210 n.33).^{57°}

A redução nas emissões de poluentes atmosféricos, a empresa representa, também afetará positivamente a saúde dos residentes da Commonwealth (Company Brief at 210). De acordo com a empresa, entre os poluentes atmosféricos que serão reduzidos estão o CO₂, o NO_x e o SO₂, todos prejudiciais à saúde humana (Company Brief at 210). Especificamente, afirma a empresa, o projeto está previsto para evitar 2,3 milhões de toneladas por ano ("tpy") de CO₂, 945 tpy de NO_x e 1.235 tpy de SO₂ (Company Brief at 210, citando Exhs. SW-1 em 1-14, Tabela 1-3; SW-6 em 5-7).

A Empresa cita o precedente do Siting Board para apoiar sua afirmação de que o Conselho pode considerar se o Projeto atenderá aos padrões estabelecidos por outras leis federais e estaduais e pela indústria

⁵⁷ A Empresa declara que estas preocupações estão expressas no Docket N° FERC. AD22-9-000 (Resumo da empresa em 210 n.33).

padrões que promovem a saúde pública (Company Brief em 212, citando Sudbury Hudson em 109, Vineyard Wind em 127). A Empresa declara que todas as atividades de projeto, construção e operação serão conduzidas de acordo com os regulamentos aplicáveis e as normas da indústria (Resumo da Empresa em 212, citando 220 CMR 125 et seq.; Exh. EFSB-CM-26). Além disso, a Empresa declara que o Projeto "será projetado" de acordo com os códigos e guias emitidos pelo Departamento e várias organizações profissionais de engenharia (Resumo da Empresa em 212, 213, citando Exhs. EFSB-RS-15 em 1; EFSB-S-5 em 1-3; EFSB-S-4 em 1-3; EFSB-CM-16 em 1-2). Quando o Projeto estiver operacional, afirma a Companhia, ele estará sujeito à regulamentação da FERC, da North American Electric Reliability Corporation, do Conselho Coordenador de Energia do Nordeste e da ISO-NE (Company Brief at 213). A Empresa sustenta que a regulamentação por parte destas entidades garantirá a proteção da saúde e segurança do público (Resumo da Empresa em 213).

2. Políticas de Proteção Ambiental

a. Políticas em matéria de alterações climáticas

A Companhia confia na promessa do Projeto de entregar 1.200 MW de energia eólica para apoiar sua posição de que sua construção seria consistente com as políticas da Commonwealth (Company Brief at 208, 213, 222). Estas políticas incluem, a Empresa representa, a Lei relativa às Comunidades Verdes (c. 169 das Leis de 2008); o GWSA; Uma Lei para Promover a Diversidade Energética (c. 188 das Leis de 2016); Uma Lei para Promover a Energia Limpa (c. 227 das Leis de 2018); a Lei do Roteiro; o Offshore Wind Act 58 de 2022; o CECP 2050; o Roteiro de Descarbonização 2050; e a Política Net Zero (Company Brief at 208, 222, citando Exh. EFSB-CPC-2). A empresa sustenta que o projeto é fundamental para a realização bem-sucedida das fortes políticas de Massachusetts que promovem energia renovável e limpa e mitigam os impactos das mudanças climáticas por meio de reduções de GEE (Company Brief at 209, citando Exhs. EFSB-CPC-1; EFSB-CPC-2; EFSB-N-3; EFSB-N-1(S2)(1) em 5-10; EFSB N-1(S1)(1) em 9, 16). Em particular, a Companhia enfatiza a consistência do Projeto com o Offshore 2022

Wind Act que, a empresa representa, codifica a meta da Commonwealth de adquirir 5.600 MW de energia eólica offshore até 2027 (Company Brief em 222, citando Offshore Wind Act em §§ 4-19 e 60-62).

A Companhia alega que, quando o Projeto for concluído, deslocará a energia gerada por instalações de combustíveis fósseis, resultando na eliminação de mais de dois milhões de toneladas métricas de emissões de GEE anualmente (Resumo da Empresa em 209). A empresa alega que esta conquista seria equivalente a remover cinco milhões de carros da estrada (Company Brief em 215, citando Exh. SW-1, aos 6-9).

A redução das emissões de GEE ajudará a combater as mudanças climáticas, afirma a empresa, e, portanto, é consistente com a GWSA, a Lei do Roteiro e a Política Net Zero (Resumo da Empresa em 214). A empresa também cita o CECP de 2050 que, afirma a empresa, declarou que a energia eólica offshore "será uma pedra angular do fornecimento de energia de Massachusetts nas próximas décadas (...) permitindo que a Commonwealth satisfaça a sua procura de energia descarbonizada ao mesmo tempo que sustenta o crescimento económico" (Company Brief at 214, citando 2050 CECP at 7).

A Empresa declara que a sua adesão ao processo MEPA demonstra a consistência do Projeto com as políticas ambientais da Commonwealth (Company Brief at 215, 216). A Empresa apresentou um ENF, um DEIR, um FEIR e um SFEIR para o Projeto junto ao MEPA, e o Secretário emitiu certificados sobre cada um desses documentos (Resumo da Empresa em 215; Exh.

SW-15).⁵⁹ Além da aprovação do MEPA, o Projeto também obterá todas as aprovações, licenças e autorizações ambientais aplicáveis (Company Brief at 216, citando Exh. SW-1, em 6-3).

b. Plano de Gestão dos Oceanos

A Empresa afirma que o Projeto cumprirá as disposições do Plano de Gestão dos Oceanos de Massachusetts ("OMP") (Resumo da Empresa em 219). A Empresa declara que a OECC não se enquadra em nenhuma Área Proibida OMP (ou seja, o Cape Cod Ocean Sanctuary) (Resumo da Empresa em 219, citando Exhs. SW-6, em 52; SW-10). De acordo com a empresa, todos os

⁵⁹ O Secretário emitiu um certificado no SFEIR em 15 de dezembro de 2023 (Exh. SW-15).

licenças, permissões e arrendamentos devem ser consistentes com o OMP na medida do possível (Company Brief at 219).⁶⁰ A SCW afirma que a sua abordagem é coerente com esta exigência (Company Brief at 219, citando Exhs. SW-1 em 6-14 a 6-16; SW-6 no § 5).

O OMP estabelece padrões de localização e desempenho para proteger os recursos da SSU e as áreas nas quais a WDU está concentrada (Company Brief at 219, citando Exhs. SW-1, em 4-27; SW-6, em 5-2). De acordo com a Companhia, projetos de cabos, como o aqui em consideração, devem cumprir os padrões de desempenho para, entre outros, habitat de baleias-francas do Atlântico Norte, fundo marinho duro/complexo e capim-enguia (Company Brief at 219-220, citando Exh. SW-6, em 5-3). A OMP e os seus regulamentos permitem atividades nas áreas de Recursos SSU, sustenta a Empresa, quando não existem alternativas praticáveis menos prejudiciais, todas as medidas praticáveis foram tomadas para evitar prejudicar os Recursos SSU, tais como medidas de mitigação, e os benefícios públicos associados à atividade proposta superam os prejuízos públicos para o Recurso SSU (Resumo da Empresa em 220).

A Empresa declara que o Projeto cumprirá estes requisitos (Resumo da Empresa em 220, 221). De acordo com a empresa, o OECC evitará impactos no habitat da baleia-franca norte-americana e nos leitões mapeados de capim-enguia (Company Brief at 220, citando Exh. SW-6, em 5-3, 8-7, 8-11 e Att. C). Além disso, sustenta a Companhia, o OECC ficará no fundo do mar lamacento e arenoso e geralmente evitará fundos marinhos duros ou complexos (Company Brief at 220, 221, citando Exhs. SW-11 em 1-13, 9-13, SW-6, em 5-2, 5-3). Consequentemente, conclui a Companhia, a "proposta de [O]ECC offshore é a alternativa viável menos prejudicial ao meio ambiente para o Projeto" (Company Brief at 220, citando Exhs. SW-1, no § 4.6; SW-6, em 5-2).

c. Política de Justiça Ambiental

A Petição de Construção da Empresa, as respostas de descoberta, os depoimentos de audiência probatória, as respostas de solicitação de registro e os resumos, juntamente com as revisões do MEPA que incluíram arquivos e certificados ENF, DEIR, FEIR e SFEIR, forneceram informações extensas sobre os aspetos de Justiça Ambiental ("EJ") do Projeto. As informações relacionadas com a EJ, fornecidas pela Empresa, incluíram:

⁶⁰ Ver Exposição SW-1, em 6-14.

(1) requisitos estatutários, regulamentares e políticos; (2) uma análise demográfica das populações de EJ na proximidade do Projeto; (3) o envolvimento/divulgação pública da Empresa junto das populações de EJ;

(4) Objetivos e ações de concepção de projetos relacionados com a EJ; (5) avaliação dos indicadores ambientais e de saúde pública relacionados com a EJ existentes na área do projeto; (6) os impactos previstos do projeto para as populações de EJ próximas; (7) a proposta da Companhia de evitar, minimizar e mitigar o impacto ambiental relacionado às populações de EJ; (8) benefícios ambientais, energéticos e socioeconômicos do Projeto em geral, e para as populações de EJ da área; e (9) a distribuição dos benefícios e encargos energéticos e ambientais do Projeto, de acordo com os requisitos estatutários, regulamentares e políticos relacionados com a EJ. Ver, por exemplo, Exhs. SW-1, em 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 estatutários, regulamentares e políticos da EJ

A Empresa citou a Lei do Roteiro como base de vários regulamentos e protocolos de agências estatais relacionadas à EJ (Exh. SW-1, em 5-26 – 5-27). A empresa indicou que o projeto "é e será consistente" tanto com as diretivas EJ da Lei do Roteiro quanto com os regulamentos e protocolos das agências estatais que interpretam os vários requisitos da EJ na Lei do Roteiro (Exh. SW-1, em 5-26 – 5-27, 6-10; Resumo da empresa em 216). A Lei do Roteiro alterou o processo do MEPA em Massachusetts, determinando que um EIR deve ser exigido para qualquer projeto suscetível de

causar danos ao meio ambiente e está localizado a menos de uma milha de uma população EJ (Exh. SW-1, em 6-12).^{61,62}

O Roadmap Act identifica "princípios de justiça ambiental" e orienta as agências de Massachusetts⁶³ a considerar esses princípios em suas decisões de formulação de políticas (Exh. SW-1, em 6-12). A empresa citou os princípios da EJ como "aqueles que apoiam a proteção contra a poluição ambiental e a capacidade de viver e desfrutar de um ambiente limpo e saudável, independentemente de raça, cor, renda, classe, deficiência, identidade de gênero, orientação sexual, origem nacional, etnia ou ancestralidade, crença religiosa ou proficiência na língua inglesa, incluindo: (i) o envolvimento significativo de todos

⁶¹ A Lei do Roteiro de 2021 fornece a seguinte definição: "População de justiça ambiental", significa um bairro que atende a um ou mais dos seguintes critérios: (i) a renda familiar mediana anual não é superior a 65% da renda familiar mediana anual em todo o estado; (ii) as minorias representam 40% ou mais da população; (iii) 25% ou mais dos agregados familiares não têm proficiência na língua inglesa; ou (iv) as minorias compreendem 25% ou mais da população e a renda familiar mediana anual do município em que o bairro está localizado não excede 150% da renda familiar mediana anual estadual; desde que, no entanto, para um bairro que não atenda aos referidos critérios, mas uma porção geográfica desse bairro atenda a pelo menos um critério, o secretário pode designar essa porção geográfica como EJ mediante petição de pelo menos 10 moradores da porção geográfica desse bairro que atendam a tais critérios; desde que, além disso, o secretário possa determinar que um bairro, incluindo qualquer porção geográfica dele, não deve ser designado como população EJ ao constatar que: (A) a renda familiar mediana anual desse bairro é superior a 125% da renda familiar mediana estadual; (B) a maioria das pessoas com 25 anos ou mais naquele bairro tem ensino superior; (C) o bairro não suporta um peso injusto de poluição ambiental; e (D) o bairro tem acesso mais do que limitado aos recursos naturais, incluindo espaços abertos e recursos hídricos, parques infantis e outras instalações e locais de lazer ao ar livre construídos. São 2021, c. 8, § 56.

⁶² Para projetos que tenham impacto na qualidade do ar (excedendo um limiar do ar MEPA), é necessário um EIR se o projeto for suscetível de causar danos ao ambiente e estiver localizado a menos de cinco milhas de uma população EJ (Exh. SW-1, 6-12, n.25). Essas distâncias de uma milha e cinco milhas dos limites do projeto são chamadas de Área Geográfica Designada ("DGA") para revisão de EJ (Exh. SW-1, em 6-12).

⁶³ O Siting Board reconheceu anteriormente as suas obrigações gerais ao abrigo da Lei do Roteiro de aplicar os princípios da EJ nas suas decisões quando tais projetos estão próximos das populações de EJ. Ver, Certificado East Eagle em 159.

pessoas no que diz respeito ao desenvolvimento, implementação e execução de leis, regulamentos e políticas ambientais, incluindo políticas em matéria de alterações climáticas; e (ii) a distribuição equitativa dos benefícios energéticos e ambientais e dos encargos ambientais" (Exh. SW-1, em 6-12).

De acordo com a Lei do Roteiro, o Gabinete do MEPA publicou novos regulamentos e dois protocolos relativos aos novos procedimentos de revisão do MEPA para avaliar os impactos dos projetos nas populações de EJ:

(1) o Protocolo de Envolvimento Público para Populações de Justiça Ambiental ("EJ Public Involvement Protocol"); e (2) o Protocolo Provisório para Análise de Impactos de Projetos em populações de Justiça Ambiental ("Protocolo de Análise EJ") (em conjunto, "Protocolos EJ") (Exh. SW-1, aos 6-10, n.18). A empresa observou que os regulamentos EJ entraram em vigor em 24 de dezembro,

2021, e os Protocolos EJ entraram em vigor em 1º de janeiro de 2022 (Exh. SW-1, aos 6-10, n.18).⁶⁴ Nos termos dos novos regulamentos e protocolos, todos os projetos com uma DGA que abranja uma ou mais populações de EJ devem tomar medidas para aumentar as oportunidades de participação pública das populações de EJ e devem apresentar uma análise dos impactos para essas populações de EJ num EIR (Exh. SW-1, em 3-2).

O Protocolo de Envolvimento Público da EJ exige que os projetos que afetem uma população de EJ num raio de uma milha (ou num raio de cinco milhas para projetos suscetíveis de causar danos à qualidade do ar) apresentem um Formulário de Triagem de EJ, que os candidatos devem utilizar para fornecer às populações de EJ aplicáveis um aviso prévio da apresentação de um ENF, e cumprir os esforços adicionais de sensibilização e comunicação do público, tais como a notificação às OCB e o envolvimento do público através de ações de sensibilização e envolvimento significativos (Exh. SW-1, aos 6-10, n.18). O Protocolo de Envolvimento Público da EJ também inclui requisitos de tradução e interpretação quando os setores censitários, no todo ou em parte, estão dentro da DGA relevante para um projeto (como mostrado no EEA EJ Map Viewer) e têm populações em que pelo menos cinco por cento da população do setor censitário se identifica como falando uma língua específica diferente do inglês, e não falar inglês "muito bem" (Exh. SW-1, em 6-13, e 6-13, n.27, citando o Protocolo de Envolvimento Público da EJ).

⁶⁴ A Empresa apresentou o seu ENF ao MEPA em 24 de agosto de 2022 (Exh. SW-7, em 1) e suas Petições junto à Junta de Siting em 27 de maio de 2022 (Exhs. SW-3; SW-4; SW-5). Portanto, estes regulamentos e protocolos são aplicáveis ao Projeto.

A Empresa observou que o Protocolo de Análise EJ fornece orientações para a análise dos impactos do projeto, incluindo efeitos adversos desproporcionais e potenciais impactos das mudanças climáticas, nas populações de EJ (Exh. SW-1, aos 6-10, n.18). O Protocolo de Análise EJ exige que os candidatos identifiquem todas as populações de EJ dentro de uma milha e cinco milhas do Projeto (Exh. SW-1, em 5-29). A Empresa afirmou que a identificação dos efeitos prováveis sobre as populações de EJ dentro de cinco milhas do Projeto só é necessária se o Projeto exceder o limite aéreo MEPA e/ou se o Projeto gerar 150 ou mais viagens diárias médias de tráfego de veículos a diesel durante um período de um ano ou mais; caso contrário, aplicar-se-ia uma distância de uma milha (Exh. SW-1, em 5-28).

A empresa também observou a Política de EJ da Commonwealth, originalmente publicada em 2002 pelo antecessor da atual AEA, e atualizada em 2014, 2017 e, mais recentemente, em 2021 (Exh. SW-1, em 6-10). A Empresa afirmou que a Política de EJ de 2021 leva em conta novas diretrizes e definições da Lei do Roteiro, como uma nova definição de "população de justiça ambiental" e maior proteção para as populações de EJ no âmbito do processo MEPA EIR descrito acima (Exh. SW-1, em 6-10 - 6-11). A Empresa observou que a Política de EJ de 2021 exige que o Siting Board aplique maior participação pública e análise (sob o Requisito de Política de EJ #20) para certos projetos que são propostos perto de populações de EJ (Exh. SW-1, em 6-11).⁶⁵ A Empresa observou que o Protocolo de Envolvimento Público MEPA EJ "expande, mas não substitui os requisitos da Política EJ [2021]" (Exh. SW-1, em 5-27). A Empresa afirmou que, embora a maioria do Projeto proposto esteja localizada fora da DGA de uma milha e não exceda os limiares de revisão do MEPA para Maior Participação Pública e Análise Aprimorada de Impactos e Mitigação (e, portanto, esses requisitos do MEPA não se aplicam ao Projeto), o SCW "incluiu conservadoramente uma análise consistente com o Protocolo de Envolvimento Público do MEPA para Populações de Justiça Ambiental (a partir de 1º de janeiro, 2022) e o MEPA Interino

⁶⁵ A Empresa sustenta que os requisitos para maior participação pública e análise aprimorada de impactos e mitigação sob a Disposição #20 da Política de EJ não se aplicam ao Projeto porque o Projeto não excede quaisquer limites ENF ou EIR para ar, resíduos sólidos e perigosos, ou tratamento e descarte de lodo de esgoto e águas residuais

(Exh. SW-1, em 6-11 a 6-12).

Protocolo para Análise de Impactos de Projetos em Populações de Justiça Ambiental (a partir de 1º de janeiro de 2022)" (Resumo da Empresa em 205, citando Exhs. SW-6 Secção 3; SW-11 em 2-1).

ii. Identificação de populações de EJ

De acordo com o Protocolo de Envolvimento Público da EJ do MEPA, o SCW identificou e descreveu as Populações de EJ num raio de uma milha do local do Projeto (incluindo a Rota Preferida e a Rota Alternativa Notada) usando o Visualizador de Mapas EJ da AEA.⁶⁶ Ver Exhs. SW-6 em 3-2 - 3-14; SW-1 em 5-36, Tabela 5-9). A Empresa determinou que o local do Projeto não está localizado dentro de uma população EJ, mas está dentro de uma milha de 14 Grupos de Blocos Censitários com populações EJ, 13 dos quais estão na Cidade de Fall River, e um na Cidade de Swansea (Exh. SW-1, em 5-32). A empresa não identificou populações de EJ em Somerset, onde as atividades de construção em terra ocorrerão para o Projeto em Massachusetts (Exh. SW-14, em 3-3). Estes 14 grupos de blocos censitários com populações EJ, todos dentro do Condado de Bristol, representam uma população de aproximadamente 15.990 residentes. Seis dos Grupos de Blocos Censitários foram designados apenas para renda; quatro para minorias e rendimentos; dois para minorias e isolamento inglês; um para renda e isolamento inglês; e um para minoria, renda e isolamento inglês (Exh. SW-1, em 3-3). Com base em uma atualização de novembro de 2022 para o EEA EJ Map Viewer, a empresa afirmou em seu DEIR que a cidade de Swansea não continha mais

⁶⁶

A Empresa declarou que o raio de uma milha do limite do local do Projeto é a DGA EJ para o Projeto porque o Projeto não atinge: (1) atinge ou excede os limiares de revisão MEPA em 301 CMR 11.03(8)(a) e (b) (limiares de licença aérea); ou (2) gerar 150 ou mais novas viagens diárias médias de tráfego de veículos a gás ao longo de um ano ou mais (Exh. SW-9, aos 41).

quaisquer Grupos de Blocos Censitários que atendam aos critérios populacionais da EJ (Exh. SW-10, aos 13, n.13).^{67,68} Com base nas populações de EJ identificadas dentro da DGA de uma milha, a Companhia determinou que apenas o espanhol era falado por cinco por cento ou mais da população de qualquer Setor Censitário afetado que também se identificasse como falando inglês "menos do que muito bem" (Exh. SW-12, às 10).

A empresa planeja usar o New Bedford Marine Commerce Terminal ("NBMCT") como ponto de parada para atividades de construção e O&M e executou uma opção de locação com o MassCEC para uso do NBMCT (Exhs. SW-11, Att. C em 1; SW-14, em 3-6). No Certificado FEIR, o Secretário observou que os locais dessas atividades em New Bedford sugerem que as embarcações não estarão operando rotineiramente perto de Fall River (Exh. SW-12, aos 13). No entanto, o Certificado FEIR também observou que a empresa não abordou como as atividades de preparação, construção e O&M em New Bedford podem afetar as populações de EJ em New Bedford (Exh. SW-12, aos 13). Em resposta, o SFEIR da Empresa forneceu informações sobre as populações de EJ dentro de uma milha da NBMCT, compreendendo 22 diferentes Grupos de Blocos Censitários da EJ caracterizados como: minoritários (4); minorias e rendimentos (13); minoria, renda e proficiência limitada em inglês (5) (Exhs. SW-15,

⁶⁷ Apesar da atualização de novembro de 2022 do EJ Map Viewer observada pela Empresa, o DEIR continuou a listar o Grupo de Blocos 3 de Swansea, Setor Censitário 6451.01 (que está dentro da DGA de uma milha) como uma população EJ definida com base no critério de renda (Exh. SW-6, em 3-5, Tabela 3-1). A Tabela 3-1 continuou a mostrar 14 populações de EJ no total como estando dentro da DGA de uma milha do Projeto. No entanto, o Certificado SFEIR descreve as 14 Populações EJ como estando localizadas apenas em Fall River, o que parece consistente com o mapa apresentado no arquivo FEIR (Exhs. SW-15, aos 11; SW-11, Att. A, Figura 2-1.). Portanto, parece que o Swansea Block Group 3, Census Tract 6451.01, não foi considerado uma população EJ a partir do Certificado SFEIR.

⁶⁸ O pedido SFEIR da Empresa ao MEPA desviou-se dos anteriores pedidos do MEPA, concentrando-se nas populações de EJ dentro de uma milha do Projeto, mas sem referência à Rota Alternativa Percebida (Exh. SW-14, em 3-2 – 3-3, Att. A. Figura 1-1). Usando esta abordagem revista, a Empresa afirmou que apenas três Grupos de Blocos de Censo EJ estavam dentro da DGA de uma milha do Projeto usando apenas a Rota Preferencial (Exh. SW-14, em 3-2 a 3-3, Att. A. Figura 1-1). Esta mudança na definição do Projeto, para excluir a Rota Alternativa Percebida para fins de análise de EJ, não parece ter sido adotada pelo MEPA, que manteve a identificação anterior de 14 populações de EJ em Fall River (Exh. SW-15, aos 8).

em 3-7; Att. A, Figura 1-4).⁶⁹ A Companhia observou igualmente que outras instalações portuárias em Massachusetts também poderiam ser utilizadas para o projeto, incluindo as de Fall River e Salem (Exh. SW-14, em 3-7). O Certificado SFEIR observou a estimativa da Companhia de entre zero e 15 navios utilizando diariamente o NBMCT e/ou portos na área próxima, durante as diferentes fases de construção do Projeto (Exh. SW-15, aos 13). O Certificado SFEIR reconheceu a ausência de emissões atmosféricas estimadas da Companhia em relação ao uso do NBMCT como reflexo da "fase inicial de licenciamento para este projeto" (Exh. SW-15, aos 14).

iii. Envolvimento e sensibilização do público

A SCW afirmou que conduziu e continuará a implementar um plano de envolvimento das partes interessadas com mecanismos de divulgação e comunicação para compartilhar informações e coletar contribuições de partes interessadas externas, incluindo populações de EJ (Exh. SW-1, em 5-49). O SCW notificou com antecedência as OCB regionais e estaduais 45 dias antes da apresentação da ENF, conforme exigido pelo Protocolo de Envolvimento Público da EJ (Exh. SW-6, em 3-16). A empresa também declarou que tem mantido consultas contínuas com o gabinete do MEPA e o Diretor da EJ do EEE (Company Brief at 218, citando Exh. EFSB-EJ-7). Além disso, a empresa hospedou cinco casas abertas virtuais para as comunidades locais para fornecer ao público oportunidades de interagir com os especialistas no assunto do Projeto e fazer perguntas e compartilhar preocupações (Company Brief em 218, citando Exhs. SW-6

⁶⁹ Ao fornecer as informações EJ solicitadas sobre o uso do NBMCT, a Companhia observou que "as emissões previstas, incluindo as emissões dos navios, o número de navios e a duração da atividade de atracação prevista, bem como o número e a duração esperados das rotas de navios que se estenderão perto da costa em New Bedford e arredores, são de responsabilidade do proprietário/operador das instalações portuárias existentes e seria razoável esperar que fossem incluídas no planejamento e licenciamento de instalações existentes ou futuras pelo proprietário e/ou operador da instalação portuária" (Exh. SW-14, em 3-6 a 3-7). A Companhia observou que a NBMCT é a primeira instalação portuária construída especificamente para o país, projetada para apoiar a construção, montagem e implantação de projetos eólicos offshore (Exh. SW-14, em 3-7). Observou que o NBMCT está localizado dentro de uma extensa orla industrial no porto de New Bedford e as melhorias feitas no terminal existente receberam revisão separada sob MEPA (Exh. SW-14, em 3-7). A Empresa afirmou que a AEA assumiu o papel principal de licenciamento

NBMCT, trabalhando com MassDEP e MassCEC, e incluiu uma revisão dos impactos potenciais para as populações de EJ (Exh. SW-14, em 3-7).

em 3-16; EFSB-EJ-4 em 2; EFSB-G-23 em 2). A empresa também envolveu o público, realizando eventos de horário de expediente, sessões de drop-in e participando do Somerset SouthCoast Open Air Market (Company Brief at 218, citando Exhs. SW-6 em 3-17; EFSB-G-23 em 2). Conforme sugerido pelo Gabinete do MEPA, a Empresa identificou e comprometeu-se a fazer parceria com a Coalition of Social Justice, uma CBO de Fall River sobre mitigação de projetos, e a fazer o mesmo com uma CBO semelhante para a área de New Bedford (Exh. SW-14, em 3-3).

Outros componentes do plano contínuo de engajamento das partes interessadas da SCW incluem:

- Agende reuniões públicas ou audiências em locais e horários convenientes para as partes interessadas do bairro, e em consideração à disponibilidade de transporte público e/ou através do Zoom ou outro serviço semelhante baseado na web.
- Disponibilizar avisos públicos, ENFs, EIRs e outros documentos importantes de envolvimento público e documentos relacionados à revisão do Projeto em inglês e em qualquer outro idioma falado por um número significativo da população de EJ afetada. Esses materiais técnicos devem estar em linguagem simples para garantir que a comunidade compreenda os impactos potenciais do Projeto e possa fornecer informações significativas.
- Fornecer serviços de interpretação em reuniões públicas, conforme apropriado (se uma determinada língua for falada por mais de 10% dos residentes nesse setor censitário) e mediante solicitação.
- Esforços de educação porta-a-porta através da utilização de folhetos ou outros métodos de prospeção.
- Fornecer informações apropriadas sobre o procedimento de revisão do projeto.
- Realizar reuniões de pré-candidatura com a comunidade local.
- Use meios de comunicação não ingleses e/ou específicos da comunidade para divulgar o Projeto, incluindo estações de radiodifusão públicas locais, jornais especializados, jornais comunitários e canais de mídia social.
- Estabeleça um ou mais repositórios de informações locais que sejam convenientes e acessíveis para a comunidade afetada, bem como forneça disponibilidade de informações on-line.
- Reunir contactos mediáticos locais específicos da comunidade (com base na cultura da comunidade).
- Utilizar abordagens colaborativas para a resolução de problemas, incluindo deliberação pública e construção de consensos, quando apropriado, para atender às preocupações do público.

- Fornecer notificações oportunas aos bairros potencialmente afetados por uma decisão e orientações claras sobre os procedimentos de reclamação/recurso aplicáveis.
- Fornecer informações e assistência às populações de EJ sobre pedidos de subvenção e regulamentos ambientais, de energia ou de mudanças climáticas para ajudá-los com conformidade e sustentabilidade.

(Exh. SW-1, em 5-49).

iv. Condições existentes e potenciais fontes de poluição

O Protocolo de Análise do MEPA exige que um proponente identifique os encargos ambientais injustos ou injustos existentes e as consequências relacionadas e de saúde pública para as populações de EJ. De acordo com o 301 CMR 11.05(4), e o Protocolo de Envolvimento Público MEPA EJ, o preenchimento ENF da Empresa incluiu o Formulário de Triagem EJ necessário para identificar "qualquer município ou setor censitário" que atenda à definição de "critérios de EJ de saúde vulnerável" com base na Ferramenta EJ do Departamento de Saúde Pública de Massachusetts ("DPH").⁷⁰ Os critérios de saúde vulnerável incluem:

- Hospitalização por ataque cardíaco: taxas médias de 5 anos ajustadas por idade de hospitalização por infarto do miocárdio (ataque cardíaco) que é igual ou superior a 110% da taxa estadual.
- Exposição ao chumbo na infância: prevalência média de 5 anos de níveis elevados de chumbo no sangue na infância que são iguais ou superiores a 110% da prevalência do estado.
- Baixo Peso ao Nascer: Taxa média de baixo peso ao nascer em 5 anos entre os nascimentos a termo igual ou superior a 110% da taxa estadual.

⁷⁰

Os critérios de EJ de saúde vulnerável são definidos tanto pelo DPH quanto pelo MEPA como indicadores de saúde em setores censitários ou municípios que excedem 110% da taxa média de Massachusetts para cada um desses indicadores (Exh. SW-9, Att. D, item 4). A ferramenta DPH EJ pode ser encontrada em: <https://matracking.ehs.state.ma.us/Environmental-Data/ej-vulnerable-health/environmental-justice.html> (Exh. SW-9, Att. D, item 4).

- Visitas ao Serviço de Urgência de Asma Infantil: taxa média de 5 anos de visitas ao serviço de urgência para asma infantil igual ou superior a 110 por cento da taxa estatal. (Exh. SW-9, Att. D).

O arquivo ENF da Empresa continha uma avaliação de base de qualquer carga ambiental "injusta ou injusta" existente e consequências relacionadas à saúde pública que afetam as populações de EJ, de acordo com 301 CMR 11.07(6)(n)1 e o Protocolo de Análise EJ (Exh. SW-9, Att. D). De acordo com a ENF, os dados levantados mostram algum indício de um encargo "injusto ou injusto" existente que afeta as populações de EJ identificadas (Exh. SW-7, aos 12). Especificamente, a ENF observou que a ferramenta DPH EJ identificou a cidade de Fall River como exibindo todos os quatro "critérios de saúde vulneráveis EJ" e a cidade de Swansea como exibindo um critério (ataque cardíaco) (Exh. SW-7, aos 12).^{71,72}

O Certificado ENF observou que Fall River tinha taxas de Prevalência de Nível de Chumbo no Sangue e Baixo Peso ao Nascer que estavam acima de 110% das taxas estaduais, esses parâmetros de saúde pública estão disponíveis no nível do setor censitário, mas o ENF não identificou os setores censitários dentro da DGA de uma milha associada a nenhum desses parâmetros (Exh. SW-7, aos 13). Portanto, o Certificado ENF orientou a Empresa a fornecer análises adicionais dos impactos nas populações de EJ consistentes com o Protocolo de Análise de EJ, incluindo a análise completa dos dados disponíveis na ferramenta DPH no nível do setor censitário e o levantamento de fontes de poluição potencial que existem dentro das populações de EJ identificadas (Exh. SW-7, aos 13). O Certificado ENF também orientou a Empresa a fazer um levantamento dos indicadores disponíveis através da [ferramenta EPA EJ Screen](#), e reportar quaisquer indicadores que estejam elevados no percentil 80 ou superior à média estadual em qualquer uma das populações de EJ dentro da DGA (Exh. SW-7, aos 13).

⁷¹ A taxa de ataques cardíacos de Somerset está acima de 110% da taxa média do estado. No entanto, Somerset não contém populações de EJ e, portanto, não tem "critérios de EJ de saúde vulnerável", conforme definido pela ferramenta DPH EJ (Exh. SW-9, Anexo D, item 4, n.1)

⁷² A empresa observou que os dados de saúde na ferramenta DPH EJ são de 2009-2017, quando a Central Elétrica Brayton Point estava em operação (Exh. SW-11, em 2-7). Desativada em 2017, era a maior central geradora a carvão da Nova Inglaterra (Exh. SW-11, em 2-7).

Em resposta ao Certificado ENF, a Empresa forneceu as seguintes informações:

Crítérios de EJ de saúde vulnerável	Setores Censitários	Município
Prevalência elevada de chumbo no sangue	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Rio Fall
Baixo Peso à Nascimento	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420 6451.01	Rio Fall Swansea

(Exh. SW-10, aos 13).

Com relação aos indicadores ambientais no EJ Screen da EPA que estão elevados ou acima do percentil 80 da média estadual de Massachusetts, a Empresa forneceu os seguintes dados em seu registro DEIR:

Indicador de tela EPA EJ	Setores Censitários	Município
Partículas em suspensão 2.5	6409.01, 6411.01, 6410, 6420	Rio Fall
Ozono	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Rio Fall
Partículas Diesel	6409.01	Rio Fall
Risco de cancro tóxicos do ar	6409.01	Rio Fall
Índice de Risco Respiratório de Tóxicos do Ar	6409.01, 6410, 6411.01, 6420	Rio Fall
Proximidade de Tráfego	6409.01, 6410, 6411.01, 6420	Rio Fall
Superfund Proximidade	6403, 6404, 6409.01, 6410, 6420	Rio Fall
Plano de Gestão de Riscos	6404, 6403, 6409.01, 6410, 6420	Rio Fall
Proximidade de Instalações		
Proximidade de Resíduos Perigosos	6409.01	Rio Fall
Tanques de armazenamento subterrâneos	6402, 6403, 6404, 6405, 6409.1, 6410, 6411.01, 6420	Rio Fall
Descargas de águas residuais	6409.01, 6410, 6420	Rio Fall

(Exh. SW-10, aos 13).

Em seu arquivo FEIR, a Empresa forneceu uma descrição dos NAAQS na área do Projeto (Exh. SW-11, em 2-5 a 2-6).⁷³ Em conformidade com a Lei do Ar Limpo e com base na qualidade do ar

⁷³ A Lei do Ar Limpo exige que a Agência de Proteção Ambiental dos EUA estabeleça NAAQS para seis poluentes atmosféricos comuns, conhecidos como poluentes atmosféricos de critério. Estes poluentes são regulados pela EPA dos EUA para proteger

monitoramento, todas as áreas dentro de Massachusetts são designadas em relação ao NAAQS como em realização, não realização, manutenção ou não classificável (Exh. SW-11, em 2-5 a 2-6). Uma zona com uma qualidade do ar melhor do que o NAAQS é designada como realização; uma zona com qualidade do ar pior do que o NAAQS é designada como não atingida; e uma área que está em transição de não realização para realização é designada como realização/manutenção (Exh. SW-11, em 2-5 a 2-6). A empresa informou que o condado de Bristol está em conclusão para todos os NAAQS (Exh. SW-11, em 2-6).⁷⁴

Em conformidade com o Protocolo de Envolvimento Público do MEPA, a Empresa utilizou a Ferramenta EJ do DPH para identificar potenciais fontes de poluição dentro da DGA de uma milha do local de Brayton Point (Exh. SW-6, em 3-11). Estas fontes potenciais incluem as seguintes instalações, com a maioria delas localizadas dentro da cidade de Fall River:

- Grandes Instalações Aéreas e de Resíduos -- três instalações com licenças de operação aérea; quatro geradores de grande quantidade; e seis consumidores tóxicos em grande quantidade
- Classificados 21E sites – dois sites
- Instalações de notificação de utilização de substâncias tóxicas de nível II - três locais
- Sites MassDEP com Limitações de Atividade e Uso (AUL) – dez sites
- Estações de tratamento de águas residuais municipais – dois locais
- Tanques de armazenamento subterrâneos inventariados (USTs) - três locais
- Instalação da EPA dos EUA categorizada como um local de inventário de liberação tóxica – um local

a saúde pública, o ambiente e a qualidade de vida decorrentes dos efeitos nocivos da poluição atmosférica. Os NAAQS incluem os seguintes seis poluentes: monóxido de carbono (CO); chumbo (Pb); dióxido de azoto (NO₂), ozono (O₃), óxidos de enxofre (SO_x) e poluição por partículas (incluindo partículas com diâmetro igual ou inferior a 10 microns (PM₁₀) e partículas com diâmetro igual ou inferior a 2,5 microns (PM_{2,5}) (Exh. SW-11, em 2-5).

⁷⁴ O condado de Bristol (que inclui Somerset, Fall River e Swansea) é uma área de realização para todos os poluentes dos critérios NAAQS, exceto para os padrões de ozônio de oito horas (revogado em 1997) e de uma hora (revogado em 1979) (Exh. SW-11, em 2-6). Os dois poluentes que contribuem para a violação do ozono NAAQS de fontes móveis são COV e NOX. Apesar de tendo sido revogadas as normas relativas ao ozono, algumas zonas têm obrigações de aplicação contínuas ao abrigo destas normas

devido a anteriores designações de incumprimento (Exh. SW-11, em 2-6).

(Exh. SW-6, em 3-11).

v. Impactos do projeto para as populações de EJ

Durante a revisão do MEPA, a Secretária centrou os seus comentários na EJ nas potenciais emissões atmosféricas durante as atividades de construção (tanto veículos em terra como embarcações offshore utilizadas durante a construção) e no impacto das potenciais emissões atmosféricas nas populações de EJ. O Certificado ENF orientou a Empresa a "analisar todos os impactos ambientais identificados do Projeto e avaliar se eles são suscetíveis de exacerbar materialmente as cargas ambientais existentes identificadas para as populações de EJ. Em particular, o DEIR deve identificar a natureza e a duração das atividades do período de construção em cada local onde as atividades de trabalho são previstas e identificar o número e a duração das viagens associadas a caminhões movidos a diesel, equipamentos de construção e embarcações marítimas necessárias para a atividade de construção" (Exh. SW-7, aos 13).^{75°}

Durante o processo de revisão do MEPA, a empresa forneceu dados de emissões evolutivos relacionados a veículos e embarcações de construção. No processo de revisão do DEIR, a Empresa forneceu ao MEPA "Emissões Indicativas da Qualidade do Ar Associadas a Veículos e Embarcações de Construção" com base em uma submissão de 7 de abril de 2023 ao EPA dos EUA como parte do Pedido de Licença Aérea OCS do SCW (Exh. SW-10, aos 15). A metodologia SCW utilizada no Pedido de Licença Aérea OCS pressupunha que toda a construção ocorreria dentro de um ano, embora isso não seja esperado (Exh. SW-10, aos 15).

⁷⁵ O Certificado ENF refere que a Empresa "deve quantificar as emissões e os impactos associados na qualidade do ar de veículos de construção e embarcações marítimas, utilizando a metodologia estabelecida nas Diretrizes do MassDEP para a Realização de Análise de Mesoescala de Fontes Indiretas ou outras metodologias semelhantes, devendo incluir os COV com efeito de estufa, os NOx, as PM2,5 e o gás óleo Partículas em Suspensão (DPM) na análise" (Exh. SW-7, aos 13).

Tabela 18: Projeto Indicativo de Emissões Atmosféricas de Veículos e Embarcações de Construção

		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	206.3	1,063.5	1,063.5	0.44	46,168	-	-	-	-	46,168

Fonte: Exh. SW-10, às 15, citando o SCW Outer Continental Shelf Air Permit Application à EPA (março de 2023).

No seu pedido FEIR subsequente, a SCW clarificou e reduziu significativamente as suas estimativas de emissões atmosféricas relacionadas com a construção, em especial as relativas aos navios. A SCW explicou que as estimativas anteriores de emissões dos navios incluíam 33 milhas da rota OECC entre New Bedford e a área de arrendamento da OGF, e que a maioria das emissões geradas neste segmento estão suficientemente longe da costa e não se espera que resultem num efeito adverso desproporcionado na comunidade de Fall River (Exh. SW-11, Att. C em 1).⁷⁶ Além disso, a SCW observou que o método de estimativa das emissões utilizado no DEIR se baseava na ferramenta "muito conservadora" de estimativa das emissões das instalações de energia eólica offshore BOEM e produzia resultados significativamente superiores às emissões reais esperadas (Exh. SW-11, Att. C em 1). Em vez de usar a abordagem BOEM, o FEIR da empresa usou o Port Emissions Inventory Guidance: Methodologies for Estimating Port-Related and Good Movement Mobile Source Emissions da EPA, 2022 (USEPA, 2022) (Exh. SW-11, Att. C em 2). As emissões resultantes dos navios associadas à atividade de colocação de cabos nas águas de Massachusetts (ou seja, nas proximidades de Fall River) pressupuseram que os navios estarão operando 24 horas por dia pelo tempo máximo previsto estabelecido na construção indicativa (Exh. SW-11, Att. C em 2, 3). A Companhia também fez ajustes adicionais para material particulado com base nos mais recentes

⁷⁶ As emissões no mar dizem respeito aos seguintes tipos de navios: (1) rebocadores de coragem;

2) Transporte por cabo e veículos fixos; 3) Navios de transferência de tripulação; 4) Embarcações polivalentes de apoio; e (5) navios de guarda (Exh SW-11, Att. C em 3).

Estas emissões dos navios não incluem as das operações de HDD perto do landfall, que a Empresa afirmou que não ocorrerão a menos de uma milha das populações de EJ em Fall

River (Exh. SW-15, aos 13). Com base em um cronograma de construção "mais refinado", a empresa estimou que as emissões de construção do navio dentro da DGA de uma milha de Fall River ocorreriam durante um período de quatro semanas: menos de uma semana para a corrida de grapnel pré-postura, uma a duas semanas para a colocação e enterramento de cabos e menos de uma semana para o pull-in de cabos (Exh. SW-11, Att. C em 3).

pressupostos do cronograma de construção, e a área estimada para a estação conversora planejada e instalação de cabos (Exh. SW-11, Att. C em 1-2). As emissões resultantes são mostradas abaixo.

Tabela 19: Resumo revisado do FEIR das emissões do projeto relacionadas à construção perto do

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

rio Fall.

Fonte: Exh. SW-12, às 12, Tabela 4.

A Companhia fez reduções adicionais nas emissões atmosféricas estimadas para o Projeto no arquivo SFEIR (mostrado abaixo na Tabela 20), refinando as emissões dos navios para incluir apenas as atividades de colocação de cabos nas águas de Massachusetts (Exh. SW-15, às 12, Tabela 4). Além disso, o Certificado SFEIR observou uma redução adicional sugerida pela Companhia para ratear o navio, refletindo o fato de que apenas 0,78 milhas das aproximadamente 2,11 milhas do cabo offshore localizado nas águas de Massachusetts estão a menos de uma milha das populações de EJ em Fall River (Exh.

SW-15, aos 13). Este rateio para 37% das emissões estimadas dos navios inicialmente apresentadas no SFEIR reduziria, por exemplo, as emissões de NOx dos navios de 59,12 tpy (apresentado abaixo no Quadro 20) para 21,8 tpy (Exh. SW-15, em 13), e uma quantidade semelhante para as emissões atmosféricas dos outros navios. Os funcionários da Siting Board usaram o ajuste de 37% de rateio para produzir uma estimativa final de emissões de construção na Tabela 21 abaixo.

Tabela 20: SFEIR Resumo revisado das emissões do projeto nas águas 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

Fonte: Exh. SW-15, aos 12, Tabela 4.

Tabela 21: Resumo Pro-Rated das Emissões do Projeto dentro de uma milha das Populações de EJ do Rio Fall (Revisão do Pessoal com Base no Certificado SFEIR).

Atividade	Emissões (tpy)							
	NOx	COV	CO	PM10	PM2,5°	SO2	CO2	GEE (como CO2e)
Navios	21.87	0.74	4.35	0.76	0.74	0.02	2,096	2,120
Construção	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

Fonte: Exh. SW-15, em 12, Tabela 4 (emissões proporcionais do pessoal do EFSB a 37% com base no Certificado SFEIR)

A empresa também estimou as emissões relacionadas ao projeto que podem ocorrer em Fall River devido ao aumento do tráfego de veículos e caminhões de e para Brayton Point (Exh. SW-11, Att. C em 2). A empresa estimou as emissões potenciais de veículos dentro de Fall River usando o Motor Vehicle Emission Simulator ("MOVES") da EPA, e assumiu que todo o tráfego de construção passa por Fall River ao longo da Interstate 195 (Exh. SW-11, Att. C em 2). Em particular, as emissões de NOx são inferiores a um tpy para ambas as fases de construção e O&M, e a empresa não espera que o aumento do tráfego de veículos como resultado do projeto tenha um impacto significativo na qualidade do ar de Fall River (Exh. SW-11, Att. C em 2).

Quadro 22: Emissões de projetos em estrada em 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

Fonte: Exh. SW-11, Att. C em 2.

A Empresa reconheceu que não realizou nenhuma modelagem de dispersão da qualidade do ar ou análise de mesoescala para o Projeto fora da área de licença OCS, mas observou que "pode-se novamente inferir razoavelmente que as emissões do Projeto não resultarão em um efeito adverso desproporcional ou aumento dos efeitos das mudanças climáticas na comunidade EJ de Fall River" (Exh. SW-11, Att. C em 3; Resumo da Empresa em 206). A Empresa apoiou esta avaliação observando que o

A atividade mais próxima dos navios de assentamento de cabos ocorreria a 0,49 milhas ao largo das populações de EJ do rio Fall e, portanto, resultaria na dispersão significativa de emissões que reduz os impactos no rio Fall (Exh. SW-15, aos 13).

Embora o Certificado FEIR orientasse a Empresa a quantificar as emissões previstas para ocorrer perto de New Bedford (e suas populações de EJ), e a fornecer um detalhamento dessas emissões de navios e caminhões, a Empresa não forneceu essas informações em seu arquivo SFEIR (Exh. SW-14, em 3-1 a 3-6). A empresa indicou que não considera instalações de apoio portuário (como New Bedford) como parte do projeto sujeito a revisão do MEPA (Exh. SW-14, em 3-5).⁷⁷ A Companhia afirma que tais instalações de apoio foram ou serão desenvolvidas pelo proprietário ou operador da instalação como projetos separados com seus próprios processos de licenciamento e revisão ambiental locais, estaduais ou federais (incluindo MEPA) apropriados para essa instalação (Exh. SW-14, em 3-5 a 3-6). A Empresa observou que espera fazer uso do NBMCT de acordo com acordos contratuais com os proprietários e/ou operadores consistentes com os requisitos desses terceiros e práticas padrão do setor (Exh. SW-14, em 3-5 a 3-6). A Companhia concentrou sua consideração dos impactos da EJ em relação ao uso da NBMCT em possíveis atualizações da NBMCT para acomodar conexões navio-terra⁷⁸ para navios maiores (Exh. SW-15, aos 13-14).

Finalmente, em relação aos impactos gerais do Projeto nas populações de EJ, a Empresa afirmou que o Projeto resultaria em uma potencial redução ou nenhum impacto adicional nos Critérios de EJ de Saúde Vulnerável (Exh. SW-11, em 2-7). Abordou cada indicador da seguinte forma:

- **Intoxicação por chumbo e chumbo:** Massachusetts tem o quarto parque habitacional mais antigo do país e as tintas à base de chumbo provavelmente estão presentes em 71% das habitações. O Projeto não envolverá a utilização de tinta à base de chumbo nem afetará a disponibilidade de novo parque habitacional (Exh. SW-11, em 2-7).

⁷⁷ A Empresa afirmou que esta interpretação é consistente com o Projeto New England Wind Connector 2 (EEA # 16611), que recebeu um Certificado DEIR pelo Secretário do EEA em 10 de outubro de 2023 (Exh. SW-14, em 3-5).

⁷⁸ As ligações navio-terra envolvem o fornecimento de energia da rede elétrica a navios

atracados utilizados na construção ou noutras atividades operacionais (incluindo períodos em marcha lenta sem carga) que, de outra forma, funcionariam motores diesel, com emissões locais, para produzir a energia necessária (Exhs. SW 13, em 3-15; SW-12, aos 13).

- **Baixo peso ao nascer:** Existem inúmeros fatores ambientais associados ao baixo peso ao nascer, incluindo a exposição ao chumbo, solventes, pesticidas e hidrocarbonetos aromáticos policíclicos. O projeto reduzirá os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos, que são tipicamente encontrados em combustíveis fósseis, fornecendo uma nova fonte de energia limpa e renovável para a região do Litoral Sul (Exh. SW-11, em 2-7).
- **Asma:** O Projeto resultará em uma redução nos fatores de emissão através da entrega de energia limpa para a região, reduzindo assim os gatilhos da asma (Exh. SW-11, em 2-7).
- **Taxa de ataque cardíaco** (resultante de poluentes atmosféricos): As partículas serão controladas através de normas da indústria e BMPs para suprimir a poeira transportada pelo ar gerada durante a construção, como espalhar cobertura morta de madeira ou palha e usar caminhões-pipa para pulverizar o solo para mantê-lo úmido, usando coberturas e sementeira temporária para reduzir a poeira soprada pelo vento. Após a conclusão da construção, as perturbações do solo serão estabilizadas e revegetadas, e outras áreas serão repavimentadas para eliminar e/ou reduzir a liberação de material particulado (Exh. SW-11, em 2-7).

A Empresa afirmou que a energia renovável limpa do Projeto melhorará o meio ambiente, deslocando a eletricidade gerada por instalações de combustíveis fósseis por anos, melhorando a qualidade do ar, da água e do solo e a saúde humana (Exh. SW-14, em 3-4). A Companhia calculou que o Projeto resultará em emissões evitadas de 2,36 milhões de tpy de dióxido de carbono equivalente (CO₂e), 945 tpy de óxidos de nitrogênio (NO_x) e 1.235 tpy de dióxido de enxofre (SO₂) (Exh. SW-6, Quadro 5-1, em 5-7). A Empresa afirmou que, ao diminuir a demanda por combustíveis fósseis e reduzir os poluentes associados que prejudicam a saúde pública, degradam a qualidade ambiental e contribuem para os impactos das mudanças climáticas, a energia fornecida pelo Projeto melhorará a qualidade de vida geral dos residentes na comunidade de Somerset e das populações de EJ na comunidade de Fall River (Exhs. SW-14, em 3-4).

A Empresa concluiu no SFEIR que, embora "algumas vulnerabilidades tenham sido identificadas com base na análise EJ aprimorada [apresentada no MEPA], o Projeto não representará um perigo para a saúde humana, os recursos hídricos ou a qualidade do ar" (Exh. SW-14, em 3-5). A empresa acrescentou que "os únicos impactos do projeto para as comunidades próximas serão impactos temporários relacionados à construção que serão evitados e minimizados através das melhores práticas de gestão do período de construção..." (Exh. SW-14, em 3-5). A empresa argumentou que "nenhum desses impactos temporários relacionados à construção exacerbará materialmente qualquer carga existente sobre as populações de EJ"

(Exh. SW-14, em 3-5). A Companhia observou ainda que, ao avançar na Rota Preferencial para o Projeto, evitou a maioria das populações de EJ, exceto três Grupos de Blocos de Censos de EJ em Fall River (Exh. SW-14, em 3-5).

vi. Impactos socioeconômicos do projeto nas populações de EJ

A Empresa detalhou como o redesenvolvimento/revitalização de um antigo local industrial existente afetará os impactos socioeconômicos para as comunidades vizinhas e populações de EJ, incluindo a criação de empregos, manutenção contínua na instalação existente e conversão de um local industrial existente para novos usos como um hub de energia renovável (Exh. SW-1, em 5-28). Na visão da Companhia, o Projeto promoverá a transição para um futuro de energia limpa justo e equitativo, criando empregos que paguem os salários vigentes e fornecendo essa energia a um baixo custo para famílias e empresas (Exh. SW-1, em 5-27). A SCW pretende apoiar os trabalhadores na transição para um futuro de energia limpa através de programas para recrutar, treinar e reter mulheres, pessoas de cor, povos indígenas, veteranos, pessoas anteriormente encarceradas e pessoas que vivem com deficiência em empregos relacionados a uma economia de energia limpa (Exh. SW-1, em 5-27).

A Empresa forneceu uma análise detalhada do desenvolvimento econômico do Projeto e do potencial de criação de emprego, assumindo uma construção total de 2.400 MW da Área de Arrendamento Offshore da SCW (Exh. SW-1, em 5-42). A Empresa indicou que é necessária mão de obra qualificada e não qualificada para todas as fases do Projeto e OGF associado, o que direta e indiretamente criará e induzirá cerca de 26.940 anos de empregos equivalentes em tempo integral ao longo da vida útil do Projeto (incluindo descomissionamento) em Massachusetts, e mais 890 empregos em O&M na região (Exh. SW-1, em 5-42). A SCW comprometeu-se⁷⁹ a incentivar a contratação de pessoal da região do Projeto para preencher as vagas exigidas e afirmou que executará um compromisso de fazer pelo menos 75%

⁷⁹ A Companhia não especificou a proporção desses postos de trabalho entre os empregados diretos da SCW, dentro das empresas contratadas, ou através de oportunidades de emprego

externo "induzidas" pelo Projeto (Exh. SW-1, em 5-28, 5-42, 5-43).

de empregos O&M locais⁸⁰ (Exh. SW-1, em 5-43). A empresa também se comprometeu a investir quase US\$ 120 milhões ao longo de 20 anos em treinamento e educação da força de trabalho, desenvolvimento da cadeia de suprimentos, pesquisa aplicada, melhorias nos portos e na infraestrutura e apoio aos consumidores de eletricidade de baixa renda (Exh. SW-9, Att. D, item 6). Sob os termos de um acordo com o MassCEC, a Empresa assumiu um compromisso financeiro para iniciativas, incluindo US\$ 5 milhões em desenvolvimento da força de trabalho que poderiam beneficiar as populações de EJ e mais US\$ 5 milhões para eletrificação estratégica de baixa renda (Exh. SW-1, em 1-15).

Com relação às populações de EJ na área do Projeto, a Empresa indicou que haverá oportunidades para os residentes das populações de EJ preencherem vagas de emprego em todas as fases do Projeto (Exh. SW-1, em 5-42 a 5-43). Por exemplo, a SCW está trabalhando em conjunto para patrocinar e fornecer às comunidades indígenas locais treinamento gratuito e todas as certificações necessárias para trabalhar como OSP, com a primeira coorte do programa treinada em junho de 2022 (Exh. SW-1, em 5-42 a 5-43). A Empresa emprega OSP em todos os navios de pesquisa geofísica, que são responsáveis por vigiar uma zona de monitoramento ao redor da embarcação para identificar espécies protegidas, incluindo mamíferos marinhos e tartarugas marinhas, e iniciar medidas para evitar impactos negativos (Exh. SW-1, em 5-43). A empresa também precisará de OSP para monitorar as atividades de construção (Exh. SW-1, em 5-43). Além disso, conforme descrito acima, para envolver as populações de EJ, a SCW manterá um plano de envolvimento das partes interessadas com mecanismos de divulgação e comunicação para compartilhar informações e coletar informações de partes interessadas externas, incluindo provedores regionais de treinamento da força de trabalho (Exh. SW-1, em 5-43).

A Companhia afirmou que os empregos criados pelo Projeto proposto e pelo OGF aumentarão o número de novas oportunidades de emprego na área, bem como o mercado de trabalho regional (Exh. SW-1, em 5-44). A Companhia antecipou que o aumento de postos de trabalho ocorrerá principalmente durante as atividades de construção e descomissionamento (Exh. SW-1, em 5-44). Embora os trabalhos relacionados com o projeto cessem após

⁸⁰

A Empresa não forneceu uma descrição precisa ou consistente da geografia esperada dos

benefícios de criação de empregos associados ao Projeto, referindo-se à localização de empregos como "locais", em "comunidades vizinhas", "na região do Projeto", "em Massachusetts" e "em Massachusetts e em outros lugares da região, incluindo Rhode Island" (Exh. SW-1, em 5-28, 5-42, 5-43).

descomissionamento, a Companhia afirmou que o Projeto proposto contribuirá para o desenvolvimento de competências técnicas e profissionais dentro da força de trabalho local e regional ao longo da vida útil estimada de 30 anos do Projeto e OGF (Exh. SW-1, em 5-42, 5-44).⁸¹ A empresa declarou que esta mão de obra pode contribuir para o rápido crescimento da indústria eólica offshore na área de Massachusetts e Rhode Island (Exh. SW-1, em 5-44).

vii. Medidas de mitigação para populações de EJ

A Empresa propôs as seguintes medidas de mitigação relacionadas à EJ, para inclusão na Seção 61, descobertas exigidas por cada agência que emitirá licenças para o Projeto (Exh. SW-15, em 22-23):

- Manter um plano de envolvimento das partes interessadas com mecanismos de sensibilização e comunicação para partilhar informações e recolher contributos de partes interessadas externas, incluindo populações de EJ;
- Comprometer-se com a contratação local para pelo menos 75% dos empregos de O&M;
- Estabelecer uma página Web de contratantes e fornecedores, em doze línguas diferentes, para aumentar a acessibilidade e promover uma força de trabalho local;
- Envolver-se em programas que apoiem os trabalhadores na transição e no desenvolvimento de programas para recrutar, treinar e reter mulheres, pessoas de cor, indígenas, veteranos, pessoas anteriormente encarceradas e pessoas com deficiência em empregos relacionados a uma economia de energia mais limpa;
- Desenvolver e implementar um TMP para minimizar as interrupções de tráfego para a comunidade nas proximidades das atividades de construção e instalação, especialmente ao longo da rota de transmissão subterrânea;
- Coordenar com outros inquilinos e proprietários de terras de Brayton Point e com a cidade de Somerset no que diz respeito aos cronogramas de construção e acesso ao local, em um esforço para minimizar os impactos cumulativos relacionados à construção (tráfego, qualidade do ar, ruído, etc.) para

⁸¹ Em contraste, a empresa descreveu seu compromisso de investir quase US\$ 120 milhões em investimentos de desenvolvimento econômico que apoiarão o treinamento e a educação da força de trabalho, o desenvolvimento da cadeia de suprimentos, a pesquisa aplicada, os portos e melhorias de infraestrutura e o apoio a clientes de baixa renda como ocorrendo ao longo de um período de 20 anos (Exh. SW-9, Att. D em 51). Os PPAs anteriores entre a SCW e os EDCs de Massachusetts, cujo término foi aprovado pelo Departamento em setembro de 2023, tinham um prazo de 20 anos. D.P.U. 20-16/20-17/20-18, aos 52.

os usos do solo vizinhos, incluindo as populações de EJ;

- Manter uma página de cronograma de construção para alertar abutters, moradores, populações de EJ e outras partes interessadas sobre locais de construção, datas, atividades e medidas de controle de tráfego;
- Desenvolver e implementar um CMP incluindo planos específicos para controlar e minimizar poeiras, partículas, incluindo PM_{2,5}, fumos de diesel, fumos e odores nocivos, vibrações, luz e/ou todos os outros contaminantes do ar, água ou solo no local;
- Utilizar a tecnologia ship-to-shore disponível na medida em que a tecnologia possa ser integrada e seja rentável para os navios utilizados nas atividades de paragem;
- Consultar a MassCEC sobre possíveis atualizações do NBMCT para acomodar conexões navio-terra para navios maiores e trabalhar de boa fé com seus fornecedores de navios para permitir seu uso para o Projeto;
- Considerar o uso de veículos e equipamentos elétricos, e embarcações movidas a combustíveis alternativos, em seus critérios de seleção para empreiteiros para instalação de cabos e construção da Estação Conversora HVDC em Brayton Point; e ainda
- Garantir que o ruído da Estação Conversora do Projeto esteja em conformidade com as Limiar de 55 dBA para os limites dos imóveis residenciais e exigência do Estado de não mais de 10 dBA superiores aos níveis de ruído ambiente em quaisquer edifícios habitados perto da propriedade para o som produzido pela instalação durante o seu funcionamento de 24 horas.

3. Utilização de Recursos e Políticas de Desenvolvimento

A empresa representou que o Massachusetts Climate Chief emitiu recentemente um relatório encorajando fortemente o desenvolvimento de infraestrutura de energia limpa, incluindo eólica offshore, em resposta às mudanças climáticas (Company Brief at 221, citando Exh. EFSB-N-4(S3)). Além disso, a empresa afirmou que um Relatório Técnico do Estudo do Roteiro de Descarbonização de Massachusetts 2050 observa que um dos principais caminhos para a Commonwealth atingir o Requisito Net Zero é através da energia eólica offshore (Company Brief at 221, citando Energy Pathways to Deep Decarbonization: A Technical Report of the Massachusetts 2050 Decarbonization Roadmap Study at 5).⁸² A Companhia afirmou que este relatório visa "a energia eólica offshore (...) [ser] a espinha dorsal da geração de eletricidade descarbonizada em Massachusetts", e estabelece uma meta de "instalação de [um]

⁸²

Este relatório está disponível em <https://www.mass.gov/doc/energy-pathways->

[for-deep- descarbonização-relatório/download.](#)

mínimo de 15 gigawatts (GW) de energia eólica offshore... nas águas de Massachusetts até 2050" (Company Brief at 57).

A Empresa também representou que o Projeto é consistente com a Política de Crescimento Inteligente/Energia Inteligente de 2007 da AEA (Resumo da Empresa em 221). Esta política, afirma a Companhia, estabelece Princípios de Desenvolvimento Sustentável, incluindo: (1) a promoção de energia limpa; (2) incentivo à utilização dos sítios, estruturas e infraestruturas existentes; e (3) a proteção ambiental e o uso sensato dos recursos naturais (Company Brief em 221, 222, citando Vineyard Wind em 130). A empresa afirmou que o projeto produziria energia limpa, estaria localizado em um terreno abandonado existente e protegeria o meio ambiente tendo um impacto positivo líquido na redução de GEE e nas mudanças climáticas (Company Brief at 222, citando Exhs. EFSB-CPC-1 em 3, SW-1 no § 5.4).

C. Análise e Resultados

1. Políticas de Saúde

O SJC afirmou a importância de um serviço elétrico confiável na promoção da saúde dos residentes da Commonwealth: "um serviço elétrico confiável é de extrema importância para a segurança, **saúde** e bem-estar dos cidadãos e da economia da comunidade". Cidade de Sudbury em 748, citando St.

1997, c. 164, § 1, alínea a) (sublinhado nosso). O Tribunal também afirma: "Se o governo e a indústria não planejarem e agirem adequadamente para atender oportunamente às nossas necessidades energéticas, um enorme sofrimento pode resultar." Cidade de Sudbury em 748; ver também, Needham-West Roxbury em 74 ("Um serviço de eletricidade confiável é essencial para a saúde dos cidadãos da Commonwealth; portanto, uma melhoria na confiabilidade resultará em benefícios para a saúde").

Em Park City Wind, o projeto consistiu principalmente em uma conexão de transmissão entre geradores eólicos offshore e a rede. Park City Vento de 1 a 3. Os benefícios do Projeto são semelhantes aos benefícios que encontramos no Park City Wind. Especificamente, verificamos que:

- O fornecimento potencial de 1.200 MW à rede a partir do projeto aumentaria a confiabilidade e a diversidade do mix de energia em Massachusetts e na área ISO-NE

(Exh. SW-1, em 1-14). Veja, Park City Wind em 162.

- Essa energia adicional seria uma contribuição valiosa para a confiabilidade durante os meses de inverno, quando o sistema de gás natural poderia ser limitado e, portanto, menos confiável (Exhs. SW-1, em 1-14; EFSB-CPC-1, em 2). Veja, Park City Wind em 162.
- O influxo da energia a ser gerada pelo Projeto para a Zona de Carga do Sudeste de Massachusetts e Rhode Island ("SEMA-RI") melhoraria a confiabilidade de seu fornecimento de energia (Exh. SW-1, em 1-14). Isto é importante por duas razões. Em primeiro lugar, esta zona de carga experimentou a aposentadoria de grandes instalações de geração nuclear e de combustíveis fósseis nos últimos dez anos (Exh. SW-1, em 1-14). Em segundo lugar, a ISO-NE identificou vários milhares de megawatts de geração adicional de combustíveis fósseis que estão em risco de aposentadoria no futuro próximo (Exh. SW-1, em 1-14).

Além disso, na seção VI.G acima, o Siting Board constatou que, com a implementação das condições especificadas e mitigação apresentadas acima, e o cumprimento de todos os requisitos locais, estaduais e federais, os impactos ambientais do Projeto seriam minimizados. Nessa mesma seção, o Siting Board considera que o projeto, incluindo a Variação Notada, ao longo da Rota do Rio Lee alcançaria um equilíbrio adequado entre preocupações ambientais conflitantes, bem como entre impactos ambientais, confiabilidade e custo.

Além disso, na seção VI.D.2.C.XI, descobrimos acima que todas as atividades de projeto, construção e operação do Projeto estarão em conformidade com as normas governamentais e industriais aplicáveis, incluindo o Código Nacional de Segurança Elétrica e os regulamentos da Administração de Segurança e Saúde Ocupacional ("OSHA"). As normas OSHA foram postas em prática para proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores que irão construir o Projeto na Commonwealth. Crooker v. OSHA, 537 F.3d 79 (1º Cir. 2008).

Assim, sujeito à mitigação especificada e às condições estabelecidas nesta Decisão, o Siting Board considera que os planos da Companhia para a construção do Projeto são consistentes com as políticas de saúde atuais da Commonwealth.

2. Políticas de Proteção Ambiental

a. Políticas em matéria de alterações climáticas

O projeto entregaria à Commonwealth e à região aproximadamente 1.200 MW de energia eólica limpa renovável. O Siting Board considera que o fornecimento dessa energia

além disso, os objetivos de energia eólica offshore da Commonwealth incorporados na Seção 83C da Lei das Comunidades Verdes (c. 169 das Leis de 2008), conforme alterada por uma Lei para Promover a Diversidade Energética (c. 188 das Leis de 2016). O Siting Board também considera que o fornecimento de energia eólica em tal escala também é consistente com o Roteiro 2050, publicado em dezembro de 2020.⁸³ O Roteiro para 2050 afirma que, para atingir as metas de Net Zero até 2050, a região precisará expandir drasticamente seu fornecimento de eletricidade limpa e renovável. Roteiro 2050 em 56. Para o efeito, o Roteiro 2050 assinala o impacto considerável que a energia eólica offshore terá na consecução deste objetivo; e menciona explicitamente o projeto no contexto de projetos eólicos offshore já em preparação.

Roteiro 2050 em 58.

O GWSA, promulgado em 2008, é um quadro estatutário abrangente para combater as alterações climáticas. Parque Cidade Vento em 164; Needham-West Roxbury em 75, citando GWSA, St. 2008, c. 298. A GWSA determinou que a Commonwealth reduzisse suas emissões de GEE em 10% a 25% abaixo dos níveis de 1990 até 2020 e em pelo menos 80% abaixo dos níveis de 1990 até 2050. Parque Cidade Vento em 164; Needham-West Roxbury, com 75; Vento da Vinha em 128.⁸⁴ A GWSA exige igualmente que as agências administrativas da Commonwealth, entre as quais figura o Siting Board, tenham em conta os impactos razoavelmente previsíveis das alterações climáticas, incluindo as emissões adicionais de gases com efeito de estufa, e os efeitos, como a subida prevista do nível do mar, ao ponderarem e emitirem licenças. GWSA, São 2008, c. 298, § 7º; ver também, Park City Wind em 164; Needham-West Roxbury, com 75; Vento da Vinha em 129. O GWSA foi atualizado para aumentar e acelerar as metas de redução de emissões de GEE da Commonwealth. Park City Wind at 165, citando a Lei da Diversidade Energética (Capítulo 188 das Leis de 2016) e a Lei da Energia Limpa (Capítulo 227 das Leis de 2018).

⁸³ Este documento pode ser consultado em: <https://www.mass.gov/doc/ma-2050-decarbonization-roteiro/download>.

⁸⁴ Os limites referidos estão estabelecidos no GWSA, St. 2008, c. 298, § 6, que foi codificado como G.L. c. 21N, § 3(b). Esses limites permaneceram em vigor até 24 de junho de 2021. G.L. c. 21N, § 3. Os limites estabelecidos na seção 3(b) da GWSA foram posteriormente alterados pela Lei do Roteiro Climático, St. 2021, c. 8, § 8, que entrou em vigor em 24 de junho de 2021. G.L. c. 21N,

§ 3º. Needham-West Roxbury foi decidido em 2018, e Vineyard Wind foi decidido em 2019, ambos antes da Lei do Roteiro Climático entrar em vigor. Por conseguinte, as citações nestas decisões a G.L. c. 21N, § 3, referem-se à secção 3 antes de esta ter sido alterada.

A Lei do Roteiro reforçou ainda mais o compromisso da Commonwealth de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa. Park City Wind em 165. Como resultado da Lei do Roteiro, as emissões de GEE em todo o estado devem estar pelo menos 50% abaixo dos níveis de 1990 até 2030, pelo menos 75% abaixo dos níveis de 1990 até 2040 e pelo menos zero líquidas até 2050. Park City Wind em 165.⁸⁵ O Roadmap Act alarga o compromisso da Commonwealth de produzir energia eólica offshore ao abrigo da Section 83C da Green Communities Act de 1 600 MW para 4 000 MW (St. 2021, c. 8, § 91); Parque Cidade Vento em 165.

Em 30 de junho de 2022, o Secretário emitiu o Plano de Energia Limpa e Clima para 2025 e 2030 ("CECP 2025-2030"), conforme exigido pela Lei do Roteiro, atualizando as principais estratégias que a Commonwealth usará para alcançar a redução de 50% legalmente exigida nas emissões de GEE abaixo dos níveis de 1990. Tal como referido no CECP 2025-2030, prevê-se que a procura de eletricidade na Commonwealth aumente significativamente até 2050 devido à eletrificação generalizada dos serviços de construção e transporte. "Assim, a intensidade das emissões da geração de eletricidade deve continuar a diminuir mesmo enquanto a geração total aumenta. *A Commonwealth antecipa que a energia eólica offshore será a principal fonte de eletricidade para o seu sistema energético descarbonizado*, que teria de ser interligado a terrenos em Massachusetts ou noutras partes da rede da Nova Inglaterra" (2025-2030 CECP at 62 (sublinhado nosso)).⁸⁶

A Companhia apresentou uma análise mostrando que a energia produzida pelo Projeto reduziria significativamente as emissões de GEE. Tal redução proporcionaria múltiplos benefícios ambientais e seria coerente com os estatutos e políticas ambientais citados

⁸⁵ Para mais informações, consultar: <https://www.mass.gov/info-details/massachusetts-clean-plano-energético-e-climático-para-2025-e-2030>.

⁸⁶ Em 30 de dezembro de 2020, o Secretário emitiu o "Massachusetts 2050 Decarbonization Roadmap" ("Roteiro 2050") <https://www.mass.gov/doc/ma-2050-decarbonization-roteiro/download>. Com base na sua análise de uma série de vias potenciais, o Roteiro para 2050 conclui que as vias mais rentáveis e de baixo risco para emissões líquidas zero de gases com efeito de estufa partilham elementos fundamentais, incluindo um portefólio equilibrado de energia limpa ancorado por recursos eólicos offshore significativos, mais transmissão interestadual, eletrificação generalizada dos transportes, aquecimento e água quente dos edifícios e substituição rentável de equipamentos, infraestruturas e sistemas que utilizam combustíveis fósseis (Roteiro 2050 (21-26)).

acima. O Siting Board considera, portanto, que a construção e operação do projeto seriam consistentes com essas múltiplas políticas de proteção ambiental, incentivando projetos eólicos offshore e reduções de emissões de GEE resultantes.

Em relação ao licenciamento estadual e local, a Empresa comprometeu-se a obter todas as aprovações, licenças e permissões ambientais aplicáveis, incluindo a revisão do MEPA. Além disso, a SCW apresentou um pedido combinado de licença do Capítulo 91 do MassDEP e da Certificação Estadual de Qualidade da Água em 20 de dezembro de 2023, e recebeu um projeto de licença do Capítulo 91 em 10 de setembro de 2024 (Exh. EFSB-N-4(S5) e (S5)(3)). Além disso, como parte de sua licença antecipada de hidrovias, o Projeto pagará uma Taxa de Ocupação de Tidelands à Commonwealth. O projeto também garantirá todas as aprovações apropriadas de zonas úmidas das comissões locais de conservação e todas as licenças apropriadas de abertura de estradas ou concessões de localização dos municípios afetados. O Projeto enviará pedidos de revisão ou avisos de projeto para doze agências federais separadas, dez agências da Commonwealth e quatro agências locais. Além disso, o projeto também está sujeito a revisão pelas agências de Rhode Island.

b. Plano de Gestão dos Oceanos

O OMP foi desenvolvido de acordo com a Lei dos Oceanos, St. 2008, c. 114. Parque Cidade Vento em 163; Vento da Vinha em 128. O OMP identifica e mapeia componentes importantes dos ecossistemas estuarinos e marinhos da Commonwealth, tais como áreas de SSU e áreas-chave da WDU. Parque Cidade Vento em 163; Vento da Vinha em 128. O OMP também contém padrões de localização e gestão projetados para proteger os recursos mapeados. Parque Cidade Vento em 163; Vento da Vinha em 128.^{87°}

No Certificado emitido no FEIR, o Secretário constatou que o Projeto não está dentro da Área de Planejamento de Gestão Oceânica de Massachusetts e, portanto, não é obrigado a atender aos padrões de revisão sob o OMP ou a pagar uma taxa de mitigação do desenvolvimento oceânico. Além disso,

⁸⁷ O OMP está incorporado no Plano CZM de Massachusetts (Exh. SW-1, em 6-14). Além da revisão do Siting Board, o projeto também passará por uma revisão de consistência federal pelo Massachusetts Office of CZM (Exhs. SW-1, em 6-6).

na secção VI.C.3.b.F, o Siting Board analisou o registo e concluiu que o Projeto não está localizado numa área da WDU de Massachusetts, tal como identificada pelo OMP de Massachusetts. Por todas estas razões, verificamos que o OMP não se aplica a este Projeto.

c. Justiça Ambiental

O projeto, uma das primeiras adjudicações do Siting Board a envolver também o processo de revisão de EJ do MEPA de acordo com a Lei do Roteiro, ilustra as complexidades e as múltiplas camadas de disposições de EJ que podem ser aplicadas a projetos de energia. Como a Empresa observou corretamente, o Projeto não excedeu os limiares de revisão da Política de EJ da AEA de 2021 aplicáveis a assuntos do MEPA ou do Siting Board que exigiriam maior alcance ou análise aprimorada. No entanto, o Projeto foi obrigado a seguir os Regulamentos EJ da Lei do Roteiro do MEPA e os Protocolos EJ relacionados, uma vez que foi arquivado no MEPA após a data efetiva de cada um. Note-se que o Secretário determinou que os Regulamentos e Protocolos EJ do MEPA são aplicáveis ao Projeto, embora a pegada offshore e onshore do Projeto seja apenas adjacente às populações de EJ (ou seja, dentro da DGA de uma milha), mas não localizada em nenhuma área do Grupo de Blocos Censitários da EJ.

O Siting Board deve responder a duas questões essenciais relativas às suas conclusões nesta decisão: (1) no que diz respeito às conclusões da Secção 61, se os impactos do Projeto nas populações de EJ foram adequadamente avaliados e se esses impactos foram adequadamente evitados, minimizados ou mitigados; e (2) com base nos princípios da EJ, tal como definidos na Lei do Roteiro, se o projeto demonstra uma distribuição equitativa dos benefícios energéticos e ambientais e dos encargos ambientais.

De um modo geral, o Conselho de Seleção não está sujeito ao MEPA, incluindo a sua obrigação de identificar as conclusões da Secção 61. As disposições estatutárias do Siting Board estabelecem que "nem o referido departamento, nem o conselho, nem qualquer outra pessoa, ao tomar qualquer medida nos termos das seções 69I a 69J1/4, inclusive, estará sujeito a qualquer das disposições das seções 61 a 62H, inclusive, do capítulo 30."

G.L. c. 164, § 69I; 980 CMR 5.00. Nesses casos, o Siting Board não é obrigado a fazer constatações de mitigação da Seção 61 que normalmente são exigidas para as agências de licenciamento do estado de Massachusetts para projetos submetidos à revisão do MEPA EIR. No entanto, quando as questões adjudicatórias do Departamento (como as que envolvem o § 72 ou c. 40A, § 3) são consolidadas com a

questões jurisdicionais, a prática de longa data do Siting Board tem sido seguir os requisitos do MEPA e fazer as conclusões da Secção 61 nas suas decisões. Por conseguinte, o Siting Board deve tornar as conclusões da Secção 61 coerentes com o registo desenvolvido na revisão do MEPA.

O Siting Board já reconheceu as suas obrigações na aplicação dos princípios da EJ estabelecidos na Lei do Roteiro, que não dependem do estatuto de revisão de um projeto pelo MEPA. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-01, at 159 (2022) ("East Eagle Certificate") afirmou, Conservation Law Foundation v. Energy Facilities Siting Board, Não. SJC-13521 (Supremo Tribunal Judicial de Massachusetts, 11 de setembro de 2024). A Lei do Roteiro inclui a definição dos Princípios da EJ como "o envolvimento significativo de todas as pessoas no que diz respeito ao desenvolvimento, implementação e aplicação de leis, regulamentos e políticas ambientais, incluindo políticas de alterações climáticas; e a distribuição equitativa dos benefícios energéticos e ambientais e dos encargos ambientais." G.L. c. 30, § 62; Lei do Roteiro, artigo 56.º. A Lei do Roteiro alterou a Secção 62 do Capítulo 30 para definir benefícios ambientais como "o acesso a recursos naturais limpos, incluindo ar, recursos hídricos, espaços abertos, parques infantis construídos e outras instalações e locais recreativos ao ar livre, fontes de energia renováveis limpas, aplicação da legislação ambiental, formação e financiamento desembolsados ou administrados pelo gabinete executivo de energia e assuntos ambientais." A Lei do Roteiro exige que as agências do EEE (incluindo departamentos, divisões, conselhos e escritórios) considerem os princípios da EJ ao fazer "qualquer política, determinação ou tomar qualquer outra ação relacionada a uma revisão de projeto, ou ao realizar qualquer projeto de acordo com [G.L. c. 30] seções 61 a 62J, inclusive, e regulamentos relacionados que seja suscetível de afetar as populações de justiça ambiental." Roadmap Act, Secção 60, que cria o novo G.L. c. 30, § 62K.

O registo mostra que a Empresa se esforçou para cumprir os requisitos dos regulamentos, protocolos e diretivas MEPA EJ ao longo dos vários processos de revisão de certificados MEPA e da revisão do Siting Board. Em particular, a Empresa:

- Identificou as características das populações de EJ dentro de uma DGA de uma milha do Projeto;
- Utilizou o Visualizador de Mapas EJ da AEA para identificar línguas faladas por pelo menos cinco por cento da população nos Setores Censitários afetados, que declaram não falar inglês "muito bem";

- Notificou antecipadamente o depósito da ENF às OCB e realizou ações de sensibilização alargadas, utilizando vários meios e métodos, para interagir com as populações de EJ de formas acessíveis e eficazes;
- Forneceu uma avaliação de base dos "encargos ambientais injustos e injustos e das consequências para a saúde conexas" utilizando a ferramenta DPH EJ;
- Forneceu informações adicionais usando a ferramenta de tela EJ do EPA dos EUA para identificar indicadores no percentil 80 ou acima dele dentro da DGA;
- Identificou os impactos ambientais do Projeto e avaliou se são suscetíveis de exacerbar materialmente os encargos ambientais existentes;
- Avaliou a presença de outras potenciais fontes significativas de poluição ambiental no âmbito da DGA; e ainda
- Forneceu medidas de mitigação recomendadas na Secção 61 relativamente às populações de EJ.

Voltando ao Projeto em si, como discutido acima, o Projeto implicaria a conversão de um local industrial brownfield que durante décadas abrigou a maior e mais alta instalação de geração a carvão da Nova Inglaterra. O projeto conectaria uma nova instalação de energia limpa à rede elétrica que promete atender a várias prioridades políticas estaduais. Estas incluiriam: aumento da produção e utilização de energia limpa e renovável; descarbonização do fornecimento de eletricidade (e da economia); redução dos poluentes atmosféricos através da deslocação dos combustíveis fósseis utilizados na produção de eletricidade; um impulso na economia de energia limpa de Massachusetts através da criação de novos empregos, formação e oportunidades de desenvolvimento da força de trabalho; benefícios económicos para as comunidades de acolhimento, as empresas e as populações de EJ; e remediação e redesenvolvimento de um terreno abandonado com uma longa história de encargos ambientais para Somerset e comunidades vizinhas.

O Projeto estaria localizado perto, mas não em Populações EJ. A DGA de uma milha para o Projeto inclui Populações EJ em Fall River.⁸⁸ A MEPA exigiu igualmente à sociedade que fornecesse informações sobre as populações de EJ em New Bedford, reconhecendo que os navios associados à construção do projeto utilizariam as instalações portuárias de New Bedford. A empresa argumenta que quaisquer emissões associadas aos navios em New Bedford seriam tratadas pelos proprietários das instalações de New Bedford. O Siting Board observa que, embora o Projeto não esteja localizado em New Bedford,

⁸⁸ Devido à revisão dos dados do Censo, as populações de EJ inicialmente identificadas em Swansea, foram reclassificadas em 2022 e não são mais designadas como populações de EJ.

e as populações de EJ de New Bedford não estão dentro da DGA de uma milha associada ao Projeto, a construção de navios e a atividade operacional do Projeto ocorreriam na área de New Bedford e suas populações de EJ. O registro não fornece uma análise detalhada dos impactos das emissões atmosféricas locais de tal atividade na área de New Bedford. No entanto, a empresa propôs uma série de medidas que reduziriam as emissões relacionadas às embarcações em todo o projeto, como o uso de combustíveis com baixo teor de enxofre e o possível uso de energia navio-terra para embarcações atracadas. A empresa também se comprometeu a fazer parceria com um CBO de New-Bedford como parte de seus esforços contínuos e futuros de envolvimento da comunidade com as populações de EJ e outros residentes.

Dadas as populações significativas de EJ nas proximidades do NBMCT, e o uso pretendido pelo Projeto do NBMCT e possivelmente outras instalações portuárias de New Bedford, o Siting Board orienta a Companhia a fornecer informações atualizadas 90 dias antes do início da construção sobre todas as medidas a serem tomadas pela Empresa para evitar, minimizar e mitigar os impactos ambientais relacionados ao uso do NBMCT. Além disso, o Siting Board orienta a Empresa a fornecer os detalhes de seu plano e programa de envolvimento com a comunidade com o parceiro selecionado do CBO de New Bedford e outras partes interessadas importantes de New Bedford.

As populações de EJ em Fall River apresentam vários indicadores de saúde EJ vulneráveis; e a análise do MEPA centrou-se nos impactos do Projeto para estas populações, especialmente das emissões atmosféricas relacionadas com a construção de veículos e embarcações. A empresa argumenta que seu projeto não agravaria materialmente as condições de saúde existentes em Fall River. O processo de revisão do MEPA examinou os impactos ambientais relevantes para as populações de EJ de Fall River relacionados às fases de construção e operação, como emissões atmosféricas, poeira fugitiva, ruído, tráfego, qualidade da água, estacionamento e impactos combinados com outros projetos próximos (como a instalação de fabricação de cabos Prysmian proposta em Brayton Point). Essas questões, e outras, são rotineiramente consideradas nas adjudicações da Seção 69J da Siting Board e são abordadas em detalhes nesta decisão, com conclusões de que tais impactos foram minimizados.

É evidente que os impactos ambientais mais significativos relacionados com a EJ, examinados pelo Gabinete do MEPA para o Projeto, envolvem emissões atmosféricas relacionadas com a construção de navios de assentamento de cabos, equipamento de construção em terra e veículos e caminhões que viajam de e para a construção

site em Brayton Point.⁸⁹ Após várias iterações durante o processo MEPA, o SFEIR da empresa forneceu uma avaliação mais precisa das emissões atmosféricas dos navios em fase de construção no âmbito da DGA de uma milha, abrangendo as populações identificadas de EJ de Fall River. Embora as estimativas de emissões relacionadas com a construção tenham diminuído substancialmente ao longo das revisões do MEPA (por exemplo, as emissões de NOx diminuíram de 960 tpy no Certificado DEIR para 33,9 tpy no Certificado SFEIR), os níveis finais de emissões atmosféricas estimadas não resolveram totalmente as preocupações do Gabinete do MEPA sobre os potenciais impactos atmosféricos nas populações de EJ de Fall River, tal como indicado no Certificado SFEIR.

A análise da empresa sobre a significância da saúde para a população de poluentes atmosféricos relacionados à construção de Fall River EJ pareceu ser um tanto conclusiva: ela descartou o significado potencial de tais impactos, observando a distância mínima de meia milha dos navios de construção da costa do Fall River e a dispersão esperada de tais poluentes, diminuindo assim quaisquer impactos para as populações de EJ de Fall River. A empresa também observou a grande redução nas emissões atmosféricas que o Projeto deverá produzir quando estiver operacional, resultante das emissões evitadas de geração fóssil em outros lugares da rede. Dadas as reduções anuais significativas de emissões estimadas para o Projeto (por exemplo, 945 tpy para NOx), esta perspectiva tem mérito intuitivo. No entanto, o Siting Board também observa que as emissões atmosféricas estimadas relacionadas à construção são específicas do local e do tempo, e ainda podem ter impactos contemporâneos adversos nas populações de EJ. Mesmo que se espere que as emissões sejam totalmente compensadas no futuro, como indica o registo para o Projeto, pode haver efeitos provisórios na saúde a considerar. Por esta razão, o Siting Board incentiva os futuros candidatos a fornecer modelagem do ar ou outras formas de análise para avaliar melhor se as emissões relacionadas à construção e operacionais, juntamente com as fontes de emissões existentes e futuras previstas de outras instalações na bacia aérea, podem afetar negativamente as populações de EJ e outras.⁹⁰

⁸⁹ O Projeto não necessita de uma licença aérea MassDEP, uma vez que as suas emissões operacionais serão inferiores aos limiares aplicáveis, uma vez que não envolve a utilização de combustíveis fósseis para gerar eletricidade.

⁹⁰ De acordo com a Lei do Roteiro, em 29 de março de 2024, o MassDEP promulgou emendas ao 310 CMR 7.00 Air Pollution Control que exigem que um requerente realize

uma análise de impacto cumulativo ("CIA") como parte de um Pedido de Plano Abrangente ("CPA") para uma instalação localizada em ou perto de populações EJ. Devido à sua fase operacional mínima, o ar

É importante ressaltar que o registro fornece garantias razoáveis de que os impactos ambientais do Projeto provavelmente não exacerbarão materialmente qualquer um dos Critérios de Saúde Vulnerável EJ (hospitalização por ataque cardíaco, exposição ao chumbo infantil, baixo peso ao nascer e asma infantil) que a Ferramenta EJ de Saúde Pública MassDPH mostra que estão atualmente acima do nível médio estadual de 110% nas populações de EJ de Fall River. Por exemplo, o projeto não envolverá o uso de tinta à base de chumbo, tubos de chumbo, nem afetará a exposição ao chumbo do parque habitacional mais antigo em Massachusetts, no qual as tintas com chumbo eram predominantes no passado e continuam a ser um risco para a saúde. Em relação ao baixo peso ao nascer (que se mostrou associado a fatores ambientais como a exposição ao chumbo, solventes, pesticidas e hidrocarbonetos aromáticos policíclicos), espera-se que o Projeto reduza a geração de hidrocarbonetos aromáticos policíclicos pelo deslocamento de combustíveis fósseis usados para gerar eletricidade. Da mesma forma, para as taxas de asma e ataque cardíaco, espera-se que a redução global dos poluentes atmosféricos resultante do deslocamento de combustíveis fósseis para geração de energia, edifícios e transporte (através da eletrificação de usos finais com energia limpa) previna impactos adversos a esses indicadores de saúde atualmente elevados. As medidas de mitigação da poluição do ar que a Empresa se comprometeu a tomar para a construção e operações (como o controle de poeira transportada pelo ar com BMPs, uso de combustível diesel com baixo teor de enxofre, motores de baixo NOx e possível potência terra-navio quando as embarcações estão atracadas, e outras medidas) ajudarão a minimizar ainda mais as emissões atmosféricas e seus indicadores de saúde relacionados. Como observado acima na seção VI, o Siting Board orienta a Empresa a controlar a poeira transportada pelo ar com BMPs, usar combustível diesel com baixo teor de enxofre para embarcações e veículos de construção, usar motores de baixo NOx e opções de energia terra-navio, conforme possível.

Embora não seja obrigada a fazê-lo pelos Protocolos EJ do MEPA, ou precedente do Siting Board, a Empresa forneceu informações substanciais sobre os impactos socioeconômicos do Projeto (e do OGF) durante as fases de pré-construção, construção e operação. A escala multibilionária do Projeto (e do OGF), juntamente com os compromissos específicos que a SCW assumiu para promover os interesses econômicos das populações de EJ, são considerações relevantes sobre os impactos da EJ na

O Projeto não é obrigado a obter um CPA do MassDEP. Os limiares de emissão para a atmosfera especificados pelo MassDEP que exigem que uma instalação obtenha uma CPA

baseiam-se exclusivamente nas emissões operacionais e não nas emissões do período de construção (310 CMR 7.00).

comunidades afetadas. Como observado acima, dos 14 Grupos de Blocos Censitários originais que foram identificados como estando dentro da DGA de uma milha do Projeto (incluindo a Rota Alternativa Percebida), 12 foram definidos como populações EJ, no todo ou em parte, devido à sua renda mediana estar abaixo de 65% do nível de renda familiar mediana em todo o estado. O SCW não examinou até que ponto os impactos socioeconômicos do Projeto poderiam afetar os níveis de renda desses Grupos de Blocos Censitários (e possivelmente contribuir para uma mudança de sua futura designação populacional de EJ). No entanto, o registro demonstra os impactos econômicos globais substanciais do Projeto, e o foco da Empresa em direcionar oportunidades econômicas e benefícios para as populações de EJ na área do Projeto, resultará em alguns impactos socioeconômicos positivos para as populações de EJ do Projeto.⁹¹

A Junta de Implantação orienta a Companhia a apresentar informações atualizadas 90 dias antes do início da construção e 90 dias após a conclusão da construção, que incluam: uma descrição das áreas geográficas esperadas ou reais dos funcionários e trabalhadores subcontratados associados ao Projeto; as contribuições da Empresa para uma força de trabalho treinada; o progresso da Companhia no cumprimento de seu compromisso de que pelo menos 75% dos trabalhos de operação e manutenção serão contratados dentro da comunidade do Litoral Sul; e a medida em que os funcionários e subcontratados do Projeto residem dentro de uma população de EJ relevante para a área do Projeto.

No que diz respeito à questão de saber se os impactos do Projeto foram adequadamente avaliados e evitados, minimizados ou mitigados, o registro neste processo (incluindo a longa revisão da EJ no processo MEPA) considerou uma série de questões e impactos relevantes para as populações de EJ perto da área do Projeto. O processo de revisão de longa data do Siting Board, que exige evitar,

⁹¹ De notar, os regulamentos da CIA do MassDEP identificam os indicadores socioeconômicos como um fator importante na consideração das questões de EJ (310 CMR 7.02(14)(c)(4) Tabela 1). MassDEP [Orientações para a realização de análises de impacto cumulativo para aplicações de planos de qualidade do ar](#), que acompanhou a emissão das emendas da CIA ao 310 CMR 7.00 (28 de março de 2024), observa as ligações entre vários indicadores de saúde (por exemplo, Doença Pulmonar Obstrutiva Crônica, Doença Coronária, Níveis Elevados de Chumbo no Sangue e Asma Pediátrica) e condições socioeconômicas (por exemplo, níveis de rendimento) da população EJ. Ver, [Orientações para a realização de análises de impacto cumulativo para aplicações de planos de qualidade do ar](#) em 23-25.

minimizar e mitigar os impactos ambientais adversos para as comunidades e suas populações, é complementar a este objetivo da EJ. O registro identificou impactos ambientais relevantes para a população de EJ, bem como inúmeros meios de evitar, minimizar e mitigar esses impactos. O Siting Board orienta a Companhia a observar e seguir todas as descobertas da Seção 61 relacionadas à EJ contidas no Certificado SFEIR (Exh. SW-15, em 22-23).

Existem alguns refinamentos, como a modelagem do ar para impactos de emissões atmosféricas em populações de EJ, e uma análise mais abrangente de potenciais impactos cumulativos, que surgiram como áreas de interesse durante o processo de revisão do MEPA, mas não foram realizadas pela Empresa. No entanto, o registro fornece garantias adequadas de que estes tipos de impactos são mais do que contrabalançados, ao longo do tempo, por reduções significativas das emissões atmosféricas e outros benefícios do Projeto (e do OGF). Com as conclusões de mitigação propostas pela SCW na Seção 61 e as descobertas e condições adicionais adotadas nesta decisão, o Siting Board considera que os impactos relacionados à EJ do Projeto foram adequadamente caracterizados, evitados, minimizados e mitigados. Diante do exposto, também consideramos que o Projeto não imporá um impacto adverso desproporcional às populações de EJ do Projeto.

No que diz respeito aos princípios da EJ, o Siting Board considera que o Projeto promoveria vários objetivos importantes da política energética, ambiental e econômica do Estado e resultaria em benefícios energéticos e ambientais diretos e indiretos e, em geral, reduziria os encargos ambientais que afetam a população de EJ na área do Projeto. Embora a Companhia reconheça que alguns impactos ambientais limitados durante o período de construção ocorreriam (como emissões atmosféricas e ruído), esses impactos são em grande parte temporários, minimizados e mitigados pelas condições desta decisão, beneficiando populações de EJ e não EJ. Da mesma forma, verificamos que esses impactos temporários e mitigados são superados pelos benefícios energéticos e ambientais imediatos e de longo prazo descritos acima que o Projeto (e o OGF) produzirá. Como mencionado acima, esses benefícios incluem

(1) níveis substanciais de emissões atmosféricas evitadas de combustíveis fósseis usados de outra forma para gerar energia elétrica na região e descarbonização (tanto de geração quanto de eletrificação de usos finais com energia limpa); (2) revitalização, restauração e melhoria contínuas de Brayton Point – uma antiga usina a carvão que agora é um local abandonado; e (3) efeitos socioeconômicos positivos relacionados com um número substancial de novos empregos, oportunidades de desenvolvimento econômico e

programas de treinamento em energia para populações de EJ (e outras) na área do Projeto e na região do Litoral Sul de forma mais ampla.

Tendo em conta o que precede, o Siting Board considera que o projeto permitiria uma distribuição equitativa dos benefícios energéticos e ambientais e dos encargos ambientais e é coerente com os requisitos dos princípios da EJ articulados na Lei do Roteiro. Ver Conservation Law Foundation v. Energy Facilities Siting Board, nº. SJC-13521 (Supremo Tribunal Judicial de Massachusetts, 11 de setembro de 2024).

3. Utilização de Recursos e Políticas de Desenvolvimento

O Siting Board considera que o projeto também é coerente com a política de 2007 da AEA em matéria de crescimento inteligente/energia inteligente. Veja Park City Wind em 168; Vento da Vinha em 130, 131. Esta política estabeleceu os Princípios de Desenvolvimento Sustentável da Commonwealth. Park City Wind em 168. Esses princípios incluem: (1) apoiar a revitalização de centros urbanos e bairros, promovendo um desenvolvimento compacto, que conserve a terra, proteja os recursos históricos e integre os usos; (2) incentivar a reabilitação e a reutilização de locais, estruturas e infraestruturas existentes, em vez de novas construções em zonas subdesenvolvidas; (3) proteção terras sensíveis do ponto de vista ambiental, recursos naturais, habitats críticos, zonas húmidas e recursos hídricos e paisagens culturais e históricas; (4) aumentar as oportunidades de emprego e de negócio; (5) promover energias limpas; e (6) implementação de soluções regionais (Exh. SW-1, em 6-28. 6-29). A parte terrestre do Projeto estaria localizada exclusivamente em terrenos privados previamente perturbados, minimizando assim a limpeza necessária para acomodar a infraestrutura proposta. O projeto também foi projetado para mitigar impactos em terras sensíveis através do uso de HDD para evitar recursos costeiros sensíveis (ou seja, Barrier Beach, Coastal Beach, Bank e Dune, bem como mitigar os impactos para Land Under the Ocean), e localizar infraestruturas terrestres em áreas montanhosas a uma distância significativa da atual linha média de águas altas (Exh. SW-1, §§ 4, 5).

Além disso, o fornecimento de aproximadamente 1.200 MW de energia limpa renovável para a rede regional criaria oportunidades de emprego e negócios. Consideramos, portanto, que o Projeto seria consistente e promoveria as políticas da Commonwealth em relação ao uso e desenvolvimento de recursos.

VIII. ANÁLISE NOS TERMOS DO G.L. C. 40A, § 3 – ISENÇÕES INDIVIDUAIS DE ZONEAMENTO

A. Padrão de revisão

G. L. c. 40A, § 3, dispõe, na parte pertinente, que:

Os terrenos ou estruturas utilizados ou destinados a serem utilizados por uma empresa de serviço público podem ser isentos, em particular, da aplicação de um decreto de zoneamento ou de um estatuto se, a pedido da corporação, o [Departamento] determinar, após notificação feita nos termos da seção onze e audiência pública na cidade, as isenções necessárias e concluir que o uso atual ou proposto do terreno ou da estrutura é razoavelmente necessário para a conveniência ou o bem-estar do público.

Assim, um requerente que pretenda a isenção de um estatuto de zoneamento local nos termos do G.L. c. 40A, § 3, deve satisfazer três critérios.⁹² Em primeiro lugar, o requerente deve ser qualificado de empresa de serviço público («P S C»). v. Department of Public Utilities, 366 Mass. 667 (1975) ("Save the Bay"). Em segundo lugar, o requerente deve demonstrar que a sua utilização atual ou proposta do terreno ou da estrutura é razoavelmente necessária para a conveniência ou o bem-estar do público. Parque Cidade Vento em 169; Vento da Vinha a 132; NRG Canal 3 Desenvolvimento LLC, EFSB 15-06/D.P.U. 15-180, em 140-141 (2017) ("Canal NRG"). Por fim, o peticionário deve comprovar que necessita de isenção da portaria ou regulamento de zoneamento. Parque Cidade Vento em 169; Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 98; Vento da Vinha em 132.

Além disso, o Siting Board favorece a resolução de questões locais em nível local sempre que possível, para reduzir a preocupação com qualquer intrusão na regra doméstica. O Siting Board considera que a abordagem mais eficaz para o fazer é que o peticionário consulte as autoridades locais

⁹² G.L. c. 40A, § 3 aplica-se ao Departamento. O Departamento remete as petições de isenção de zoneamento ao Siting Board para audiência e decisão nos termos do G.L. c. 25, § 4. De acordo com G.L. c. 164, § 69H, ao decidir assuntos sob um estatuto do Departamento, o Siting Board aplica os padrões do Departamento e do Conselho "de maneira consistente". Assim, o Siting Board e o Departamento implementam G.L. c. 40A, § 3, usando padrões consistentes de revisão, e esta Decisão cita tanto as decisões do Siting Board quanto as ordens do Departamento interpretando G.L. c. 40A, § 3. Em 5 de julho de 2022, o Presidente do Departamento encaminhou a Petição de Zoneamento do SCW ao Siting

Board para revisão e decisão nos termos do G.L. c. 25,
§ 4.

sobre o seu projeto antes de solicitar isenções de zoneamento nos termos do G.L. c. 40A, § 3.

Parque da Cidade Vento em 169-170; Vento da Vinha a 132; Russell Biomass LLC e Western Massachusetts Electric Company, EFSB 07-4/D.P.U. 07-35/07-36, em 61-62 (2009) ("Russell Biomass II"). Assim, o Siting Board incentiva os peticionários a consultar as autoridades locais e, em algumas circunstâncias, a solicitar licenças de zoneamento local antes de solicitar isenções de zoneamento do Departamento sob

G.L. c. 40A, § 3º. Parque Cidade Vento em 170; Vento da Vinha a 132; Russell Biomass II em 68.

B. Sociedade de Serviço Público

1. Padrão de revisão

Ao determinar se um peticionário se qualifica como PSC para efeitos do G.L. c. 40A, § 3, o SJC de Massachusetts declarou:

Entre as considerações pertinentes, as considerações pertinentes são se a corporação está organizada de acordo com uma franquia apropriada do Estado para prover uma necessidade ou conveniência ao público em geral que não poderia ser fornecida através dos canais ordinários de negócios privados; se a corporação está sujeita ao grau necessário de controle e regulamentação governamental; e a natureza do interesse público a retirar do serviço prestado.

Salve a Baía, 366 Missa em 680; Parque Cidade Vento em 170; Sudbury-Hudson, com 194; ver também Berkshire Power Development, Inc., D.P.U. 96-104, em 26-36 (1997) ("Berkshire Power").^{93º}

⁹³ O Departamento interpreta esta lista não como um teste, mas sim, como orientação para garantir que a intenção de G.L. c. 40A, § 3, será realizada, ou seja., que um uso presente ou proposto de terra ou estrutura que seja determinado pelo Departamento como sendo "razoavelmente necessário para a conveniência ou bem-estar do público" não seja excluído devido à oposição local. Berkshire Energia aos 30; Salve a Baía, 366 Missa em 685-686; Cidade de Truro, 365 Missa em 410 (1974); Exelon Medway Oeste em 135 n.117; New England Power Company d/b/a Rede Nacional, D.P.U 15-44/15-45. em 5-6 (2016) ("MVRP"). O Departamento interpretou as "considerações pertinentes" como um "conjunto flexível de critérios que permitem ao Departamento responder às mudanças no ambiente em que as indústrias que regula operam e ainda provêem o bem-estar público". Berkshire Energia aos 30; MVRP aos 6; ver também 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, aos 6 anos (1998). O Departamento determinou

2. Posição da Empresa

A empresa afirma que é uma empresa de serviço público para efeitos do estatuto de zoneamento (Company Brief at 228). O SCW avaliou os fatores sob o precedente Save the Bay. A primeira das "considerações pertinentes" que a Companhia aborda é se a corporação está organizada de acordo com uma "franquia apropriada" do Estado para prover uma necessidade ou conveniência ao público em geral que não poderia ser fornecida através dos canais ordinários de negócios privados (Company Brief at 227). A Companhia afirma que "[o] Departamento determinou que não é necessário que um peticionário demonstre a existência de uma franquia apropriada para estabelecer o status [PSC]" (Resumo da Empresa em 227; Vento da Vinha em 133; Berkshire Power em 31) (aspas internas omitidas). A empresa afirma que o precedente do Departamento e do Siting Board sustentou que qualquer corporação que "possui ativos geradores em Massachusetts, e disponibiliza esses ativos para servir o mercado da Nova Inglaterra, é uma corporação de serviço público" (Company Brief em 227-228, citando Vineyard Wind em 135-136; Canal NRG em 142-143; Exelon West Medway, LLC & Exelon West Medway II, LLC, EFSB 15-01/D.P.U.

15-25, às 136 (Exelon West Medway) (citando USGen New England, Inc., D.T.E. 03-83, em 15 n.9 (2004) ("USGen"); Russell Biomass LLC, D.T.E./D.P.U. 06-60, aos 15 anos (2008) ("Russell Biomassa I").

Ao abordar a consideração da "natureza do benefício público", a Companhia afirma que o Projeto trará a produção de geração de uma instalação de energia eólica offshore em escala comercial para a rede elétrica a granel da Nova Inglaterra, onde atenderá às necessidades dos consumidores de energia da região (Company Brief at 227-228) (pontuação interna omitida). Trazer energia eólica offshore para a rede é necessário, argumenta a empresa, para cumprir os mandatos relacionados às mudanças climáticas (Company Brief at 228, citando Exhs. EFSB-N-1(S1)(1); EFSB-N-4(S3)(1)).

que não é necessário que um requerente demonstre a existência de "uma franquia adequada" para estabelecer o estatuto de PSC. Berkshire Power em 31; MVRP em 6; NSTAR Electric Company, D.P.U. 15-02, em 4-5 (2015).

A empresa alega que, de acordo com o precedente da Vineyard Wind, o Siting Board não precisa decidir se uma empresa de transmissão que não seja de serviços públicos se qualificaria como PSC. Em vez disso, afirma a empresa, "o Siting Board deve encontrar aqui, como fez em Vineyard Wind, que, embora" o OGF esteja localizado em águas federais, os "outros componentes importantes da instalação terão uma presença física em Massachusetts" (Company Brief at 228). Consequentemente, afirma a empresa, a SCW demonstrou umnexo apropriado com Massachusetts para ser considerada uma corporação de serviço público em Massachusetts" (Company Brief at 228). Portanto, conclui a empresa, o Siting Board deve considerar que a SCW se qualifica como uma empresa de serviço público (Company Brief em 228, citando Vineyard Wind em 135).

Em sua súmula, a Prefeitura não aborda a questão de saber se a empresa constitui um PSC.

3. Análise e Conclusões sobre a Sociedade de Serviço Público

Precedentes recentes estabeleceram que uma entidade não geradora que fornece serviços de energia para a rede elétrica da Nova Inglaterra, como a Companhia, pode se qualificar como PSC. Parque Cidade Vento em 172-174; Vento da Vinha em 134-136; Medway Grid LLC, D.P.U. 22-18/22-19, em 28-32 (2023); Cranberry Point Energy Storage LLC, D.P.U. 22-59, em 38 (2023). Os projetos considerados tanto no Park City Wind como no Vineyard Wind eram semelhantes ao projeto no presente caso. Todos os três projetos consistem em linhas de transmissão onshore e offshore que conectariam uma instalação de geração de energia eólica offshore à rede em Massachusetts (Exh. SW-3, em 1 e n.1&2). Parque Cidade Vento em 1, 2; Vento da Vinha a 2. Nos dois processos anteriores, o Siting Board considerou as instalações de transmissão que compunham os projetos relevantes como apenas "uma componente" de uma entidade maior. Parque Cidade Vento em 172; Vento da Vinha em 135. Essa entidade maior, segundo o Siting Board, "gera e transmite eletricidade". Park City Wind em 172, citando Vineyard Wind em 135. Portanto, em ambos os procedimentos anteriores, o Siting Board considerou os projetos "como um gerador para fins de determinar se a Companhia se qualifica como PSC". Parque Cidade Vento em 172; Vento da Vinha em 135. Seguindo precedente, o Siting Board também vê o Projeto no presente processo como parte de uma entidade maior que gera e transmite eletricidade. Portanto, consideramos o Projeto, como os de Park City Wind e Vineyard Wind, como um gerador para fins de determinar se a Empresa se qualifica como PSC.

Além disso, esta entidade maior da qual o Projeto faz parte possui ativos de valor significativo localizados em Massachusetts, e a interconexão do Projeto com a rede também será em Massachusetts. Desta forma, a empresa assemelha-se aos peticionários em Park City Wind e Vineyard Wind. Parque Cidade Vento em 1, 3, 173; Vento da Vinha em 3, Figura 1. Além disso, a empresa, como os peticionários em Park City Wind e Vineyard Wind, é uma empresa de responsabilidade limitada constituída em Delaware e registrada para fazer negócios em Massachusetts (Exh. SW-4, em 3). Veja Park City Wind em 173; Vineyard Wind em 133-134. Portanto, descobrimos que a Empresa estabeleceu umnexo legal e físico com a Commonwealth.

A natureza dos benefícios públicos do Projeto é semelhante à natureza dos benefícios públicos dos projetos considerados no Park City Wind e no Vineyard Wind. Os três projetos fornecerão energia renovável à rede da Nova Inglaterra (Exh. SW-1, aos 6-9). Parque Cidade Vento em 176; Vento da Vinha em 127. Ao fazê-lo, o Projeto, tal como os Projetos em Park City Wind e Vineyard Wind, ajudará a Commonwealth a atingir as suas metas de redução das emissões de GEE. Park City Wind em 25, 26, 29, 149, 160, 166, 171 e 176; Vento da Vinha em 129, 137, 138.

O ACS satisfaz todas as considerações pertinentes enumeradas em Save the Bay. Além disso, a empresa também se qualifica como um PSC sob o padrão enumerado no NRG Canal, Exelon West Medway e USGen: ou seja, é uma entidade com umnexo apropriado com a Commonwealth que usa seus ativos para gerar eletricidade para o mercado da Nova Inglaterra. Por estas razões, o Siting Board considera que a Companhia se qualifica como PSC para efeitos do estatuto de isenção de zoneamento.

C. Conveniência e Bem-Estar Público

1. Padrão de revisão

Ao determinar se o uso atual ou proposto é razoavelmente necessário para a conveniência ou bem-estar público, o Departamento deve equilibrar os interesses do público em geral com o interesse local. Salve a Baía, 366 Missa em 680; Cidade de Truro v. Departamento de Serviços Públicos, 365 Mass. 407, 409 (1974) ("Cidade de Truro"). Especificamente, o Departamento tem poderes e é obrigado a realizar "uma consideração ampla e equilibrada de todos os aspetos do interesse público geral e do bem-estar e não apenas [fazer um] exame dos interesses locais e individuais que possam ser afetados". New York Central Railroad v. Departamento de Serviços

Públicos,

347 Mass. 586, 592 (1964) ("NY Central Railroad"). Ao analisar uma petição para uma isenção de zoneamento sob G.L. c. 40A, § 3, o Departamento tem o poder e a obrigação de considerar os efeitos públicos da isenção solicitada em Massachusetts como um todo e no território servido pelo requerente. Salve a Baía em 685; NY Central Railroad em 592.

Portanto, ao determinar se o uso presente ou proposto de um peticionário é razoavelmente necessário para a conveniência ou bem-estar público, o Departamento examina:

1) A necessidade ou os benefícios públicos da utilização atual ou proposta; 2) A utilização atual ou proposta e quaisquer alternativas ou sítios alternativos identificados;⁹⁴ e 3) os impactos ambientais ou quaisquer outros impactos da utilização atual ou proposta. Em seguida, o Departamento equilibra os interesses do público em geral com o interesse local e determina se o uso atual ou proposto do terreno ou das estruturas é razoavelmente necessário para a conveniência ou o bem-estar do público.

Parque Cidade Vento

em 174-175; Projeto de Fiabilidade Mid Cape em 100-101; Vento da vinha em 136-137.

2. Posição da Empresa

A Empresa afirma que o Projeto é razoavelmente necessário para a conveniência ou bem-estar do público (Resumo da Empresa em 229-233). A empresa sustenta que o "objetivo principal do (...) Projeto é permitir a entrega da energia a partir de uma capacidade estimada de 1.200 MW de . . . [o OGF] para a rede elétrica regional da Nova Inglaterra e, assim, fornecer à Commonwealth de Massachusetts energia limpa renovável" (Company Brief at 230, citando Exhs. SW-1, em 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). O precedente do Siting Board, afirma a empresa, apoia a proposição de que, quando as instalações de transmissão são necessárias para conectar as instalações de geração propostas à rede, que

⁹⁴ Com relação ao local específico escolhido por um peticionário, G.L. c. 40A, § 3 não exige que o peticionário demonstre que seu local principal é a melhor alternativa possível, nem o estatuto exige que o Departamento considere e rejeite todos os possíveis locais alternativos apresentados. Pelo contrário, a disponibilidade de sítios alternativos, os esforços necessários para os proteger e as vantagens e desvantagens relativas desses sítios são questões de facto que apenas recaem sobre a questão principal de saber se o sítio principal é razoavelmente necessário para a conveniência ou o bem-estar do público. Martarano c. Departamento de Serviços Públicos, 401 Miss. 257, 265 (1987); Ferrovia Central de NY em 591.

necessidade apoia uma constatação de necessidade nos termos de G.L. c. 40A, §3 (Company Brief at 230, citando Russell Biomass II; Cape Wind Associates, LLC, EFSB 02-2A/D.T.E. 02-53, em 21-24 (2008) ("Cape Wind 2008 Decision"). A infraestrutura existente é inadequada para conectar o OGF à rede elétrica na Nova Inglaterra (Company Brief at 230, citando Exh. SW-1, em 2-6). O projeto resolveria esta situação fornecendo um meio fiável para transmitir a eletricidade gerada pelo OGF para a rede da Nova Inglaterra (Company Brief at 230).

Além disso, a Companhia também representa que a eletricidade produzida pelo OGF provavelmente estará disponível para o fornecimento regional de energia (Company Brief at 231, citando Exhs. SW-1, em 2-6 a 2-11; EFSB-N-4(S1) em 5 a 10; EFSB-G-10(S3)(1) aos 18; EFSB-N-4(S1)(1) em 8 a 10; EFSB-N-4(S1)(2)). A Companhia baseia essa representação em indicadores de progresso do projeto, compromissos de desenvolvimento e requisitos de políticas públicas (Company Brief at 231, citando Exhs. SW-1, em 2-6 a 2-11; EFSB-N-4(S1) em 5-10; EFSB-G-10(S3)(1) aos 18; EFSB-N-4(S1)(1) em 10; EFSB-N-4(S1)(2)).

A empresa argumenta que a construção do OGF está sendo desenvolvida em resposta à necessidade estabelecida por diretivas estatutárias e políticas, incluindo a Seção 83C da Lei das Comunidades Verdes, conforme alterada por uma Lei para Promover a Diversidade Energética, bem como uma Lei para Promover a Energia Limpa, a GWSA e a Lei do Roteiro (Resumo da Empresa em 231, citando Exhs. SW-1 em 6-3; EFSB-CPC-1 em 1 a 3; EFSB-CPC-2). Além disso, a Companhia argumenta que a construção do Projeto resultaria em benefícios públicos ambientais, econômicos e de confiabilidade significativos (Company Brief at 231, citando Exhs. EFSB-N-4(S1)(1); SW-1 em 1-14, 6-3; EFSB-CPC-1 em 1 a 3; EFSB-CPC-2).

A Prefeitura não abordou a questão da conveniência pública e do bem-estar.

3. Análise e Resultados sobre Conveniência e Bem-Estar Público

Para determinar se a utilização proposta é razoavelmente necessária para a conveniência e o bem-estar públicos, há três questões a abordar: (1) a necessidade ou os benefícios públicos da utilização atual ou proposta; 2) A utilização atual ou proposta e quaisquer alternativas ou sítios alternativos identificados; e (3) os impactos ambientais ou outros impactos da utilização atual ou proposta.

a. A necessidade ou os benefícios públicos da utilização proposta

Os benefícios do Projeto são quase idênticos aos benefícios que a Siting Board encontrou como base para a aprovação dos projetos propostos no Park City Wind e no Vineyard Wind. Todos os três projetos consistem em instalações de transmissão que conectariam instalações de geração de energia offshore à rede em Massachusetts (Exhs. SW-1, em 1-2, 1-3; SW-3, em 1 a 4, 6). Parque Cidade Vento em 1, 2; Vento da Vinha em 1, 2. O Siting Board considera no presente caso, como encontramos em Park City Wind e Vineyard Wind, que tal conexão ajudaria a reduzir as emissões regionais de GEE e também reduziria a dependência regional de combustíveis fósseis em favor da energia eólica. Veja Park City Wind em 176; Vento da vinha em 138-139. Além disso, o Siting Board conclui, como fizemos em Park City Wind e Vineyard Wind, que os benefícios do Projeto seriam críticos para atender aos objetivos de política estatutária e regulatória da Commonwealth. Veja Park City Wind em 176; Vento da vinha em 138-139. Além disso, o Siting Board considerou que o projeto é necessário. O Siting Board considera que o projeto proporcionaria benefícios públicos significativos e que é necessário para a região.

b. A utilização proposta e quaisquer alternativas ou sítios alternativos identificados

O Siting Board analisou a análise de alternativas de projeto da Companhia e o processo de seleção de rotas nas Seções IV e V. O Conselho constatou que, no cômputo geral, o Projeto é superior a outras alternativas avaliadas no que diz respeito a custos, impactos ambientais, atendendo à necessidade identificada.

V., seção IV.C, supra. Além disso, o Conselho de Administração considerou que a Empresa demonstrou que:

(1) desenvolveu e aplicou um conjunto razoável de critérios para identificar e avaliar rotas alternativas de forma a garantir que não negligenciou ou eliminou quaisquer rotas que sejam claramente superiores ao projeto proposto e (2) identificou uma série de rotas práticas de linhas de transporte com algum grau de diversidade geográfica. V., seção V.C, supra. Esta constatação é quase idêntica às constatações que fizemos em Park City Wind e Vineyard Wind, destacando outra semelhança entre os três projetos. Veja Park City Wind em 177; Vento da Vinha em 138.

c. Impactos ambientais ou outros impactos da utilização proposta.

O Siting Board avaliou os impactos ambientais do Projeto na Seção VI.G acima, e constatou que o Projeto alcançou um equilíbrio adequado entre custo, confiabilidade e impactos ambientais.

d. Conclusão sobre conveniência e necessidade públicas

Com base nas conclusões aqui apresentadas, o Siting Board considera que as vantagens do projeto para o público superam largamente quaisquer desvantagens ou impactos. Portanto, o Siting Board considera que o Projeto é razoavelmente necessário para a conveniência ou bem-estar público.

D. Isenções individuais exigidas

1. Padrão de revisão

Ao determinar se uma isenção de uma disposição específica de um estatuto de zoneamento é necessária para fins de G.L. c. 40A, § 3, o Departamento determina se a isenção é necessária para permitir a construção ou operação do projeto do peticionário. Parque Cidade Vento em 177; Beverly-Salem, com 116; Vento da Vinha em 139. O peticionário tem o ônus de identificar as disposições individuais de zonamento aplicáveis ao projeto e de estabelecer nos autos que é necessária a isenção de cada uma dessas disposições:

A empresa está em melhor posição para identificar as suas necessidades e tem a responsabilidade de defender plenamente o seu próprio caso. . . O Departamento espera plenamente que, doravante, todas as empresas de serviço público que pretendam beneficiar de isenções ao abrigo do [G.L.] c. 40A, § 3º Identificará de forma completa e oportuna todas as isenções necessárias para que a corporação prossiga com as atividades propostas, de modo que seja dada ao Departamento ampla oportunidade de investigar a necessidade das isenções requeridas.

Parque Cidade Vento em 178; Projeto de Fiabilidade Mid Cape em 102-103; Nova Iorque Cellular Geographic Service Area, Inc., D.P.U. 94-44, aos 18 anos (1995).

2. Usos "proibitivos" vs "permissivos" no estatuto de zoneamento de Somerset

A Companhia solicita isenções das disposições de uso do Estatuto do Zoneamento Somerset, uma vez que o uso proposto pela Companhia não é expressamente autorizado pelo Estatuto Social (Exh. SW-4, aos 22, 25-36). A Companhia afirma que o Estatuto do Zoneamento de Somerset é do tipo descrito como "proibitivo" em vez de "permissivo" (Company Brief at 239, citando Tanner v. Board of Appeals of Boxford, 61 Mass. App. Ct. 647, 648 (2004) ("Tanner") ver também Exh. EFSB-Z-9). Nesta forma de Estatuto Social, a Companhia representa, a presunção padrão é que um uso é proibido, a menos que seja expressamente autorizado no(s) distrito(s) de zoneamento em que estaria localizado (Exh. EFSB-Z-9, citando Beale c. Conselho de Planejamento de Rockland, 423 Mass. 690, 693 (1996) e Cidade de Harvard v. Maxant, 360 Missa 432, 436 (1971)).

A Seção 4.1.3 do Estatuto de Zoneamento de Somerset proíbe dois tipos de uso: (1) qualquer uso sob o qual seja denotado pela palavra "Não" no Regulamento da Tabela de Uso; ou (2) qualquer uso não especificamente listado nos Regulamentos da Tabela de Uso (Exh. EFSB-Z-9; SW-4, exh. B em 10).

A seção 7.7(e) do Estatuto de Zoneamento de Somerset proíbe expressamente a concessão de uma variação de uso (Exhs. SW-4, aos 33, 35, 36; SW-4, exh. B em 49).

Em apoio a esta proposição, a Companhia representa que a Seção 4.1.3 do Estatuto do Zoneamento de Somerset afirma que "[n]o edifício, estrutura ou terreno em qualquer distrito pode ser usado, erguido ou projetado para ser usado, no todo ou em parte, para qualquer uso sob o qual seja indicado pela palavra 'Não' na Tabela ou para qualquer uso não especificamente listado na Tabela, exceto conforme adiante previsto" (Exh. EFSB-Z-9; ver também, Exh. SW-4, exh. B em 10). A "Tabela" referida é o "Regulamento da Tabela de Uso" estabelecido na seção 4.2 do estatuto (Exhs. EFSB-Z-9; SW-4, exh. B em 10 a 16).

O Município não aborda o argumento da Companhia sobre a natureza proibitiva do Estatuto do Zoneamento de Somerset em seu resumo pós-audiência.

A visão da Companhia de que o Estatuto de Zoneamento de Somerset é "proibitivo" é, no entanto, um pouco temperada pela seção 4.1.4 do Estatuto de Zoneamento de Somerset, que "permite que permissões especiais sejam concedidas para qualquer uso adicional que seja substancialmente semelhante a um ou mais dos usos especificamente autorizados e não mais prejudiciais para a vizinhança" (Exhs. SW 4, aos 35; SW 4, exh. B

aos 10). A emissão de autorizações especiais rege-se pela secção 4.1.2, que dispõe:

Uma utilização enumerada na Secção 4.2 [Regulamento Quadro de Utilização] é permitida em qualquer distrito sob o qual seja indicada pela palavra "Sim". Se indicado na Tabela [de regulamentos de uso] pelas letras "SP", o uso só pode ser permitido no distrito se a Câmara de Recursos, ou qualquer outra autoridade de concessão de permissão especial como este Estatuto pode fornecer, assim determinar e conceder uma permissão especial"

(Exh. SW-4, exh. B em 10).

Em vista do exposto, o Siting Board conclui que o Estatuto de Zoneamento de Somerset é do tipo proibitivo e não permissivo, com uma exceção: alguns usos especificamente identificados listados no Regulamento da Tabela de Uso podem ser expandidos através do processo de permissão especial. O Siting Board considera que os aspetos proibitivos do Estatuto de Zoneamento de Somerset necessitam de alívio para permitir que o Projeto seja construído e operado, sem risco indevido de interpretações adversas sob o Estatuto de Zoneamento de Somerset. Este alívio permitirá que o Projeto sirva os fins a que se destina e se destina.

3. Descrição das isenções solicitadas, posições das partes e análise e conclusões

O SCW busca várias isenções individuais de zoneamento do Estatuto de Zoneamento de Somerset (Exh. SW-4, em 25-36). As isenções solicitadas estão agrupadas abaixo de acordo com a parte física do Projeto a que se referem: (1) a Estação Conversora proposta; e (2) os cabos terrestres e a interligação à rede.

As tabelas 23, 24 e 25, abaixo resumem: (1) cada uma das disposições específicas do Estatuto do Zoneamento Somerset das quais a Companhia busca uma isenção; (2) a franquia disponível (se houver) nos termos das respetivas disposições estatutárias; e (3) o argumento da Companhia sobre por que não pode cumprir a disposição de zoneamento identificada e/ou por que a isenção de zoneamento disponível é inadequada.

Na sua petição inicial, o Município discorda da alegação da SCW de que tem direito a isenções individuais de zoneamento nas circunstâncias deste caso (Town Brief at 2). O Município não apresenta, no entanto, quaisquer argumentos contra a concessão de qualquer pedido específico de isenção de zoneamento (Town Brief, passim). Pelo contrário, o Município "centra este Resumo nas condições propostas que possam satisfazer as preocupações do Município no que diz respeito aos impactos do Projeto e que, se estipuladas, possam resultar em

a vontade da cidade de retirar a sua oposição" (Town Brief at 2). Abordamos essas condições solicitadas e as respostas da Empresa a elas, na Seção VIII.D.4, abaixo.

a. Estação Conversora (Argumento da Empresa, Objeção da Cidade, Resposta da Empresa)

Na Petição de Zoneamento, a Companhia pede a isenção das seguintes disposições para a construção da Estação Conversora (Exh. SW-4, aos 33, 34):

Tabela 23. Isenções de zoneamento solicitadas pelo ACS para a estação conversora

Disposição do Estatuto de Zoneamento & Descrição	Relevo de zoneamento disponível	Justificativa do ACS para buscar isenção de zoneamento
Regulamentos de Utilização §§ 4.2 e 4.1.4	Nenhum disponível	A alínea e) do ponto 7.7 proíbe expressamente a concessão de variações de utilização. A Estação Conversora SCW está localizada no Distrito Industrial e a Seção 4.2 (Tabela de Regulamentação de Uso) não permite expressamente estações de conversão em conexão com uma instalação de geração eólica de grande escala. A secção 4.1.4 permite a concessão de autorizações especiais para qualquer utilização adicional que seja substancialmente semelhante a uma ou mais das utilizações especificamente autorizadas e não mais prejudicial para a vizinhança. O Estatuto do Zoneamento de Somerset é ambíguo quanto a saber se o uso proposto pelo Projeto é elegível para uma autorização especial sob esta Seção porque a interpretação da Seção é subjetiva e discricionária. Por conseguinte, uma isenção da proibição prevista nas secções 4.2 e 4.1.4 são, <u>por si só</u> , necessários.
Contratemplos §5.2	Variância dimensional	Na medida em que a Estação Conversora SCW não cumprir os requisitos mínimos de recuo, será necessário um alívio. O padrão legal para obter uma variação é difícil de cumprir. As variações são uma forma desfavorecida de alívio e, mesmo que concedidas, são passíveis de recurso.
Desenvolvimento Planeado § 6.10	Aprovação do Plano do Site	O Projeto não pode atender a todos os requisitos para a Aprovação do Plano de Site em conexão com o desenvolvimento planejado. O ACS deve ter o poder discricionário de projetar o projeto e o layout do local de maneira consistente com os padrões estabelecidos pelo setor. A Aprovação do Plano do Site é discricionária e, mesmo se concedida, está sujeita a recurso.
Estacionamento fora da	Nenhum disponível/	A presente secção não inclui expressamente as estações de conversão relacionadas com uma instalação de produção

rua e		eólica de grande dimensão, uma vez que
--------------	--	--

Disposição do Estatuto de Zoneamento & Descrição	Relevo de zoneamento disponível	Justificativa do ACS para buscar isenção de zoneamento
Requisitos de espaço de carregamento § 6.7	Variância	uma classe de utilização permitida. A classe apropriada de uso permitido será determinada pelo Inspetor de Construção, que tem o poder discricionário de impor requisitos de estacionamento inconsistentes com a Estação Conversora SCW proposta. Pode ser necessária uma variação (em relação aos requisitos dimensionais). O padrão legal para obter uma variação é difícil de cumprir. As variações são uma forma desfavorecida de alívio e, mesmo que concedidas, são passíveis de recurso.
Ruído § 6.9	Nenhum disponível 1	A Seção 6.9 do Estatuto de Zoneamento de Somerset proíbe "equipamentos de produção de som [...] operado em qualquer edifício ou em qualquer lote de modo a produzir ruído ou som que é normalmente perceptível sem instrumentos além dos limites do lote em que está localizado." Na medida em que se possa considerar que a estação de conversão SCW não cumpre este requisito, é por si só necessária uma isenção da proibição prevista na secção 6.9 .

Fonte: Exh. SW-4, em 33, 34: Resumo da empresa 252-254.

i. Regulamentos de Utilização §§ 4.2 e 4.1.4.

(A) Posição da Empresa

A Companhia declara que a Estação Conversora proposta estaria localizada no Distrito Industrial (Exh. SW-4, aos 33; Resumo da empresa em 238-239). Uma estação conversora não é um uso especificamente permitido no referido distrito de acordo com a seção 4.2 do Estatuto de Zoneamento de Somerset, o Regulamento da Tabela de Uso (Exh. SW-4, aos 33 e exh. B em 11 a 16; Resumo da empresa em 239).

Os usos permitidos para o Distrito Industrial incluem, no entanto, "Central telefônica, posto de transformação ou subestação elétrica" (Exh. SW-4, Exh. B aos 15; Resumo da empresa em 239).

No seu resumo, a Companhia admite que o uso pretendido, uma estação conversora HVDC, pode ser considerado como estando dentro dos termos do uso permitido para um posto de transformação ou subestação elétrica (Resumo da Empresa em 239). Mas "posto transformador" e "subestação elétrica", afirma a Empresa, não estão definidos na Seção 2.0 "Definições" do Estatuto de Zoneamento de Somerset e, portanto, não se pode ter certeza de que o Conselho de Zoneamento de Somerset interpretaria o estatuto dessa maneira (Resumo da Empresa em 239).

Além disso, estes termos não são comumente encontrados na

contexto ou em dicionários (Company Brief at 239, citando exh. EFSB-Z-3). Esta incerteza quanto ao significado exato dos termos relevantes, argumenta a Companhia, cria um risco de que o Estatuto do Zoneamento de Somerset possa ser interpretado no sentido de proibir a construção da Estação Conversora SCW no Distrito Industrial (Resumo da Empresa em 239).

Consequentemente, argumenta a empresa, a Somerset ZBA poderia negar à empresa permissão para construir a estação de conversão (Company Brief em 239). Mesmo que a permissão fosse concedida, afirma a Companhia, um morador poderia recorrer de uma determinação de zoneamento a favor da construção da Estação Conversora (Resumo da Empresa em 239). Tal recurso, alega a empresa, poderia atrasar o projeto e impor despesas indevidas à SCW (Company Brief at 239). Tal atraso poderia afetar adversamente a construção e operação oportuna e eficiente do Projeto (Company Brief at 239, citando Exh. EFSB-Z-3).

Além disso, como mencionado acima, a SCW afirma que o Estatuto do Zoneamento de Somerset é "proibitivo" e não "permissivo" (Company Brief at 239). A Companhia afirma que seu uso proposto da propriedade relevante, uma estação conversora HVDC em conexão com uma instalação de geração eólica de grande escala, não está listado como um uso permitido no estatuto de zoneamento (Resumo da Empresa em 240). Portanto, este uso proposto deve ser considerado proibido (Company Brief em 240). Além disso, o Estatuto de Zoneamento de Somerset proíbe expressamente a concessão de variações de uso (Company Brief at 240, citando a seção 7.7(e) do referido estatuto).

Além disso, a Companhia afirma que o estatuto de zoneamento "é ambíguo quanto a saber se o uso proposto pelo Projeto [Estação Conversora] é ou não elegível para uma autorização especial sob [seção 4.1.4] porque a interpretação da Seção é subjetiva e discricionária" (Resumo da Empresa em 240). A Seção 4.1.4 do Estatuto do Zoneamento de Somerset afirma que qualquer uso adicional que seja substancialmente semelhante a um ou mais dos usos especificamente autorizados e não mais prejudiciais ao bairro pode ser permitido, se uma licença for emitida de acordo com as disposições da Seção 7.5 deste Estatuto (Exh. SW-4, exh. B em 10). Finalmente, a Companhia traça paralelos entre a situação atual e a enfrentada pelo Siting Board em Beverly-Salem (Company Brief em 240, citando Beverly-Salem em 125), e na NSTAR Elec., EFSB 15-03/D.P.U. 15-64/15-65, em 82 (2017) ("Mystic-Woburn"), onde o Siting Board concedeu isenções de zoneamento sob fatos semelhantes (Company Brief em 240-241). Por todas estas razões, a Empresa solicita isenções das Seções 4.2 e 4.1.4 do Estatuto do Zoneamento de Somerset.

(B) Análise e Descoberta

O estatuto de zoneamento, no presente caso, é do tipo "proibitivo" e não "permissivo". Tanner em 648. Por conseguinte, é provável que a Somerset ZBA possa proibir a construção da estação de conversão na circunscrição industrial, uma vez que essa utilização não é especificamente permitida nesse distrito pelo regulamento de zonamento. Além disso, a alínea e) do ponto 7.7 do estatuto de zonamento proíbe expressamente a concessão de uma variação de utilização. Portanto, essa opção não está disponível para a Empresa.

No que diz respeito às autorizações especiais, a interpretação mais provável do estatuto é a de que tais autorizações só podem ser concedidas para uma utilização que esteja listada no Regulamento da Tabela de Utilização, secção 4.2, e mesmo assim apenas se "SP" aparecer ao lado dessa utilização na referida tabela (Exh. SW-4, exh. B em 10). A secção 4.1.4 permite que a autoridade de zoneamento conceda licenças especiais de acordo com a secção 7.5 do regulamento de zoneamento. Esta secção estabelece que "uma autorização especial . . . não renunciará, alterará ou flexibilizará quaisquer outras disposições deste Estatuto que lhe sejam aplicáveis" (Exh. SW-4, exh. B aos 35). O termo "estação conversora HVDC" não aparece na secção 4.2 do regulamento de zoneamento, Tabela de Uso.

Por conseguinte, é provável que a Somerset ZBA possa concluir que não tem autoridade para emitir uma autorização especial para a estação de conversão.

Além disso, observamos que instalações de telecomunicações sem torre são permitidas como de direito no distrito industrial, mas instalações de telecomunicações com uma torre são permitidas apenas com uma autorização especial (Exh. SW-4, exh. B aos 12, 15). Esta distinção pode refletir uma preocupação por parte do Município sobre os efeitos das radiações não ionizantes sobre os residentes. Ver, secção VI.D.2.c.vii, infra. Se for esse o caso, então a Somerset ZBA teria razões adicionais para proibir a construção da Estação de Conversão no Distrito Industrial.

Por todas estas razões, o Siting Board considera que são necessárias isenções das secções 4.2 e 4.1.4 do estatuto de zoneamento de Somerset.

ii. Contratempos Mínimos de Quintal – Variações Dimensionais(A) Posição da Empresa

A Seção 5.2 do Estatuto do Zoneamento de Somerset prescreve requisitos de recuo para edifícios não residenciais no Distrito Industrial (Resumo da Empresa em 241-243). A SCW alega que o estatuto de zoneamento exige um recuo mínimo no quintal da frente para qualquer edifício não residencial de pelo menos 50 pés, um recuo mínimo no quintal lateral para qualquer edifício não residencial de pelo menos 25 pés e um recuo mínimo no quintal traseiro para qualquer edifício não residencial de pelo menos 25 pés (Resumo da empresa em 241). A empresa também afirma que, com base no status atual do projeto do plano, espera que a estação conversora cumpra esses requisitos (Resumo da empresa em 241). No entanto, a Companhia representa, pode vir a ser necessário alterar o desenho do plano atual (Resumo da Empresa em 241).

Se isso acontecesse, sustenta o ACS, seria necessária uma variação dimensional para construir a Estação Conversora no local designado para ela (Company Brief at 241). A Empresa declara que a permissão de tal variação é regida pelo Estatuto do Zoneamento Somerset Seção 7.7 (Resumo da empresa em 241). A Empresa afirma que, para conceder tal variância, o Somerset Zoning Board of Appeals deve fazer as constatações exigidas pelo Variance Standard of Review (Company Brief at 241). Além disso, a SCW afirma que as variações são geralmente difíceis de obter e, mesmo quando concedidas, são suscetíveis de recurso (Company Brief at 241-242, citando NSTAR Elec., D.P.U. 13-64, aos 31 (2014); NSTAR Elec., D.P.U. 11-80, aos 40-42 (2012); Canal NRG em 149-50; NSTAR Elec., EFSB 14-2/D.P.U. 14-73/14-74, em 95 (2017) ("Walpole-Holbrook").

A Companhia cita duas decisões do SJC para apoiar duas proposições relacionadas: primeiro, que as variações são uma forma "desfavorecida" de alívio (Company Brief at 242, citando Cornell v. Board of Appeals of Dracut, 453 Mass. 888, 895 (2009)); e segundo, que as variações devem ser "moderadamente concedidas" (Company Brief at 242, citando Lussier v. Zoning Board of Appeals of Peabody, 447 Miss. 531, 534 (2006)). Em seguida, a SCW cita um estatuto para a proposição de que a concessão de uma alteração pode ser objeto de recurso (Company Brief at 242, citando c. 40A, § 17). Ver também Walpole-Holbrook em 97.

A Companhia conclui que, devido à insegurança jurídica na obtenção de variações e ao potencial de interpretações adversas, atraso, ônus e despesas indevidas associadas à

O SCW solicita uma isenção dos contratempos mínimos na Seção 5.2 do Estatuto do Zoneamento de Somerset (Resumo da Empresa em 242). A Companhia declara que o Siting Board justificou a concessão de isenções de requisitos dimensionais semelhantes com base no fato de que tais requisitos têm o potencial de causar atraso e incerteza (Resumo da Empresa em 242-243, citando Mid-Cape Reliability Project em 108-109).

(B) Análise e Resultados

Há uma possibilidade significativa de que a Empresa possa ser obrigada a obter uma variação dos requisitos dimensionais da seção 5.2 do Estatuto de Zoneamento de Somerset para construir a Estação Conversora. As variações são difíceis de obter. Ao avaliar um pedido de variância, a ZBA deve aplicar o padrão de revisão de variância encontrado na seção 7.7 do estatuto, que prevê que uma alteração só pode ser autorizada "por razões de ***dificuldades demonstráveis e substanciais*** para o peticionário ou recorrente" (Exh. SW-4, exh. B em 49) (sublinhado nosso). A norma também exige muitas constatações específicas que a ZBA provavelmente não faria em relação à propriedade da Estação Conversora, incluindo que existem circunstâncias especiais relacionadas às condições do solo, forma ou topografia do terreno ou estruturas para as quais a variação é solicitada, afetando especialmente esses terrenos ou estruturas, mas não afetando geralmente o distrito de zoneamento em que está localizado (Exh. SW-4, exh. B em 49).

Por conseguinte, o Siting Board considera que seria altamente improvável que a empresa obtivesse tal variação e, mesmo que a ZBA concedesse tal variação à empresa, esta poderia ser revertida em sede de recurso. Consequentemente, o Siting Board considera que é necessária uma isenção de zoneamento da seção 5.2 do Estatuto de Zoneamento de Somerset e concede a isenção de zoneamento.

iii. Aprovação do Plano do Local § 6.10

(A) Posição da Empresa

A Companhia representa que a Estação Conversora constituiria um "desenvolvimento planejado" de acordo com o Estatuto de Zoneamento de Somerset (Resumo da Empresa em 243). A SCW também afirma que a seção 6.10 do estatuto de zoneamento contém requisitos detalhados para desenvolvimentos planejados

(Resumo da empresa em 243-245). A empresa afirma, por exemplo, que o Estatuto do Zoneamento de Somerset prescreve um número mínimo de árvores de sombra que devem ser plantadas em qualquer empreendimento planejado (Resumo da Empresa em 243). Além disso, a Companhia representa, as disposições estatutárias explicitamente não permitem qualquer renúncia de qualquer requisito estabelecido no mesmo (Resumo da Empresa em 244). De acordo com a Companhia, o Projeto não pode atender a todos esses requisitos (Resumo da Empresa em 244). Em vez disso, a empresa representa, a SCW precisa de flexibilidade para projetar a estação de conversão de forma consistente com os padrões estabelecidos da indústria (Company Brief at 244).

(B) Análise e Resultados

A Estação Conversora provavelmente seria considerada um "desenvolvimento planejado" nos termos do estatuto de zoneamento. Consequentemente, a Estação Conversora provavelmente estaria sujeita às disposições da seção 6.10 do regulamento de zoneamento, com as quais não estaria em conformidade. Consequentemente, o Siting Board considera que é necessária uma isenção da seção 6.10 do Estatuto do Zoneamento de Somerset.

iv. Variação Dimensional – Requisitos de Estacionamento e Carga
§ 6.7

(A) Posição da Empresa

A Empresa declara que a Tabela de Requisitos de Estacionamento e Carregamento Fora da Rua está estabelecida na Seção 6.7 do Estatuto de Zoneamento de Somerset (Resumo da Empresa em 246). Uma estação conversora HVDC, de acordo com a Companhia, não está listada "como uma classe de uso permitido" nessa tabela (Resumo da Empresa em 246). Portanto, afirma a empresa, não está claro quantos lugares de estacionamento e carga o estatuto de zoneamento exigiria para a Estação Conversora (Resumo da Empresa em 246). De acordo com a SCW, os planos preliminares "nocionalmente retratam catorze (14) espaços dedicados para estacionamento de veículos" (Company Brief at 246). A Seção 6.7.2 do estatuto, a Empresa representa, exige que todos os lugares de estacionamento abertos fora da rua "devem ser classificados e drenados, na medida necessária para evitar incômodos", e a Empresa afirma que a norma é "totalmente discricionária" (Resumo da Empresa em 246). Além disso, afirma a Companhia, não existe uma

norma estatutária de zoneamento que defina o que constitui um "incômodo" (Resumo da Empresa em 246). Se o SCW não fosse capaz de cumprir quaisquer requisitos de estacionamento e carga que o estatuto de zoneamento pudesse impor, então o

apenas o tipo de relevo que pudesse autorizar o número de espaços proposto seria uma variação (Resumo da Empresa em 246). A Empresa afirma que o padrão de variância da revisão é discricionário e subjetivo (Resumo da Empresa em 246-247). Além disso, a Companhia representa, as variações são geralmente difíceis de manter e, mesmo que concedidas, são passíveis de recurso (Resumo da Empresa em 247).

(B) Análise e Resultados

Como mencionado acima, o regulamento de zoneamento aplicável é do tipo proibitivo. O uso proposto, uma estação conversora HVDC, não é um uso permitido na Tabela de Requisitos de Carregamento e Estacionamento Off-Street. Por conseguinte, a ZBA pode razoavelmente concluir que a estação de conversão está proibida de disponibilizar lugares de estacionamento. Tal constatação da ZBA pode impossibilitar a construção de uma estação conversora HVDC de acordo com os padrões da indústria.

Não está claro quantos lugares de estacionamento e carga o regulamento de zoneamento exigiria para a Estação Conversora. Além disso, a exigência do estatuto de zoneamento de que todos os lugares de estacionamento abertos fora da rua "devem ser classificados e drenados, na medida necessária para evitar incómodos" investe o Somerset ZBA com uma grande discricção. Por conseguinte, existe uma possibilidade significativa de o ACS não estar em condições de cumprir quaisquer requisitos de estacionamento que a ZBA possa impor.

As variações são geralmente difíceis de manter e, mesmo que concedidas, são suscetíveis de recurso. Dada a demora e incerteza envolvidas na obtenção de variâncias, não é uma opção para a Empresa por uma questão prática.

Por todas estas razões, o Siting Board conclui que é necessária uma isenção da Secção 6.7 do Estatuto do Zoneamento de Somerset e concede a referida isenção.

v. Ruído – Ponto 6.9

(A) Posição da Empresa

A Empresa declara que a Seção 6.9 do Estatuto de Zoneamento de Somerset proíbe "equipamentos de produção de som . . . Operados em qualquer edifício ou em qualquer lote de modo a produzir ruído ou som que é normalmente perceptível sem instrumentos para além dos limites do lote em que se encontra

localizado" (Resumo da Empresa em 247). O SCW representa que sua Estação Conversora emitirá níveis de ruído audíveis que "subjetivamente" podem ser perceptíveis sem instrumentos além do local (Company Brief at 247, citando Exhs. EFSB-Z-1, EFSB-NO-8, SOM-2, SOM-7, SOM-8). A Empresa declara que implementará medidas adequadas de mitigação do ruído e trabalhará "razoavelmente" com a Prefeitura para estabelecer as mesmas [ou seja, estabelecer medidas de mitigação de ruído] (Resumo da Empresa em 247-248, citando Exhs. EFSB-Z-1; EFSB-NO-8; SOM-2; SOM-7; SOM-8).

A empresa não está buscando uma isenção permanente e geral de todas as restrições de ruído.

A Companhia argumenta que, se o Siting Board conceder essa isenção, o Município não estaria impedido de agir por meio de seu Conselho de Saúde para exercer sua autoridade de fiscalização e redução de incômodos, conforme estabelecido pelo Estatuto do Ruído Somerset (Resumo da Empresa em 248). Além disso, a Empresa compromete-se a cumprir a Política de Ruído MassDEP durante a fase operacional do Projeto (Resumo da Empresa em 248). A Empresa declara que a Política de Ruído MassDEP não tem limites quantitativos de nível de ruído para construção temporária (Company Brief at 248, citando Exhs. EFSB-CM-31, RR-EFSB-24).

(B) Análise e Resultados

Em circunstâncias semelhantes, o Siting Board concedeu à Vineyard Wind uma isenção de um estatuto que proibia de todos os distritos de zoneamento qualquer uso que fosse "prejudicial, nocivo ou ofensivo por causa de . . . ruído . . . ou outra causa." Vento da Vinha em 142. Ao justificar esta isenção, o Siting Board afirmou que "os autos mostram que esta disposição não contém normas objetivas, nem limita a discricionariedade do Comissário de Construção, deixando em aberto a possibilidade – ainda que remota – de a Companhia ser incapaz de construir e operar a Subestação em Barnstable na ausência de uma variação de zoneamento". Vento da Vinha em 143.

O Siting Board considera que uma isenção da seção 6.9 do Estatuto do Zoneamento de Somerset é necessária devido ao "padrão subjetivo e discricionário" empregado por essa seção. Tal padrão subjetivo para o estatuto do ruído seria suscetível de criar incerteza, o que provavelmente criaria atrasos e despesas desnecessárias. Além disso, como dissemos em Vineyard Wind, a concessão desta isenção não afeta de forma alguma qualquer outra autoridade ambiental, de saúde ou relacionada à segurança que a cidade possa ter sob outras disposições estatutárias ou regulamentares locais, estaduais,

ou lei federal. Vento da Vinha em 144 n.138. Além disso, o Siting Board observa que esta decisão impõe limitações significativas à Companhia para mitigar o ruído de construção e operacional. Ver secção VI.D.2.b.ii, supra.

b. Cabos em terra e interligação à rede

A Companhia solicita a isenção das seguintes disposições para a construção dos Cabos Onshore (Exh. SW-4, em 35-36):

Tabela 24. Isenções de zoneamento solicitadas pela SCW para os cabos terrestres

Disposição do Estatuto de Zoneamento & Descrição	Relevo de zoneamento disponível	Justificativa do ACS para buscar isenção de zoneamento
Regulamentos de Utilização §§ 4.2 e 4.1.4	Nenhum disponível	A Rota do Rio Lee e as Rotas do Rio Taunton estão localizadas no Distrito Industrial e a Seção 4.2 (Regulamento da Tabela de Uso) não permite expressamente usos de utilidade pública em conexão com uma instalação de geração eólica em grande escala. A alínea e) do ponto 7.7 proíbe expressamente a concessão de variações de utilização. A secção 4.1.4 permite a concessão de autorizações especiais para qualquer utilização adicional que seja substancialmente semelhante a uma ou mais das utilizações especificamente autorizadas e não mais prejudicial para a vizinhança. O Estatuto do Zoneamento de Somerset é ambíguo quanto a saber se o uso proposto pelo Projeto é elegível para uma autorização especial sob esta Seção porque a interpretação da Seção é subjetiva e discricionária. Por conseguinte, é necessária, por si só, uma isenção da proibição prevista nos pontos 4.2 e 4.1.4 .
Distritos de sobreposição de planícies aluviais § 9.3	Nenhum disponível	A secção 9.3 proíbe expressamente as alterações provocadas pelo homem nas dunas de areia dentro das Zonas V e VE que aumentem os danos potenciais causados pelas inundações. Na medida em que se possa considerar que a Lee River Route e a Taunton River Route não cumprem estes requisitos, é por si só necessária uma isenção da proibição prevista na secção 9.3 .

Tabela 25. Isenções de zoneamento solicitadas pelo SCW para a interconexão à rede.

Disposição do Estatuto de Zoneamento & Descrição	Relevo de zoneamento disponível	Justificativa do ACS para buscar isenção de zoneamento
§§ 4.2 e 4.1.4	Nenhum disponível	<p>A alínea e) do ponto 7.7 proíbe expressamente a concessão de variações de utilização. As linhas de transmissão subterrâneas estão localizadas no Distrito Industrial e a Seção 4.2 (Tabela de Regulamento de Uso) não permite expressamente usos de utilidade pública em conexão com uma instalação de geração eólica em grande escala.</p> <p>A secção 4.1.4 permite a concessão de autorizações especiais para qualquer utilização adicional que seja substancialmente semelhante a uma ou mais das utilizações especificamente autorizadas e não mais prejudicial para a vizinhança. O Estatuto do Zoneamento de Somerset é ambíguo quanto a saber se o uso proposto pelo Projeto é elegível para uma autorização especial sob esta Seção porque a interpretação da Seção é subjetiva e discricionária. Por conseguinte, é necessária, por si só, uma isenção da proibição prevista nos pontos 4.2 e 4.1.4 .</p>

i. Regulamentos de Utilização, Secções 4.2 e 4.1.4

(A) Posição da Empresa

A Companhia afirma que tanto a Rota do Rio Lee quanto a Rota do Rio Taunton para os Cabos Terrestres do landfall até a Estação Conversora atravessariam o Distrito Industrial, assim como a Interconexão de Rede (Company Brief at 249, citando Exh. SW-4, aos 25, 31). Além disso, a SCW também afirma que os usos de utilidade pública não são expressamente permitidos no Distrito Industrial (Company Brief at 249, citando Exh. SW-4, aos 25, 31). A Companhia argumenta que a aplicabilidade do estatuto de zoneamento aos Cabos Onshore é "ambígua" e que o estatuto do zoneamento é ambíguo quanto à possibilidade de os Cabos Onshore obterem uma autorização especial (Company Brief at 249). Além disso, a Empresa declara que a Seção 7.7(e) do Estatuto de Zoneamento de Somerset proíbe a concessão de variações de uso (Resumo da Empresa em 249). Por conseguinte, conclui a Empresa, para construir os Cabos Onshore para a Estação Conversora SCW, é necessária uma isenção da proibição prevista nas Secções 4.2 e 4.1.4 para os Cabos Onshore e a Interligação à Rede (Company Brief at 249-250).

(B) Análise e Resultados

O Siting Board abordou uma questão muito análoga na Seção VIII.D.3.a.i acima, que considerou as isenções solicitadas das seções 4.2 e 4.1.4 do regulamento de zoneamento para a Estação Conversora. O Estatuto de Zoneamento de Somerset é do tipo "proibitivo" em vez de "permissivo" e, portanto, o Somerset ZBA provavelmente interpretaria estritamente a linguagem de um estatuto de zoneamento. Uma autorização especial só pode ser concedida para uma utilização enumerada no quadro do regulamento de utilização, secção 4.2, e, mesmo assim, apenas se aparecer "SP" ao lado dessa utilização no referido quadro. A seção 7.7(e) do estatuto de zoneamento proíbe explicitamente a concessão de variações de uso.

Não há "uso de utilidade pública" na Tabela de Regulamentos de Uso (Exh. SW-4, exh. B em 11-16). Portanto, a Empresa não pode colocar os Cabos Terrestres ou a Interligação à Rede no Distrito Industrial por direito ou por autorização especial. Além disso, pode não obter uma variância. Por conseguinte, o Siting Board considera que é necessária uma isenção das seções 4.2 e 4.1.4 para os cabos terrestres e a interligação à rede e concede essa isenção.

ii. Distritos de Sobreposição de Várzeas. Ponto 9.3.

(A) Posição da Empresa

A Companhia afirma que há ambiguidade sobre se a Rota do Rio Lee e a Rota do Rio Taunton para os Cabos Terrestres ficariam no Distrito de Sobreposição de Várzeas (Company Brief em 250). A Empresa refere-se à Seção 9.3.2(b) do Estatuto de Zoneamento de Somerset, que aborda as "áreas costeiras de alto risco" localizadas dentro do Distrito de Várzeas, que o Estatuto descreve essas áreas como "extremamente perigosas devido às águas de alta velocidade de ondas de maré e lavagem de ondas de furacão", e as designa na "Zona V" (Exh. SW-4, exh. B aos 60). Para proteger essas áreas, o Estatuto de Zoneamento de Somerset exige que todas as novas construções sejam localizadas em direção ao alcance da maré alta média e proíbe qualquer alteração feita pelo homem nas dunas de areia dentro da Zona V (Exh. SW-4, exh. B aos 60).

Em seu resumo, a Companhia descreve os requisitos do estatuto de zoneamento como subjetivos e seu padrão de revisão como discricionário, o que cria "incerteza (Resumo da Empresa em 250). O

A empresa argumenta ainda que esta incerteza cria o potencial para interpretações adversas, atrasos, encargos e despesas indevidas (Company Brief at 250). Além disso, esta incerteza, representa a Empresa, cria uma situação em que o Inspetor de Construção pode constatar que a construção da Rota do Rio Lee cria o risco de danos dentro da Zona V causados por inundações (Resumo da Empresa em 250). Se o Inspetor de Construção fizesse tal constatação, a Companhia seria proibida de construir a Rota do Rio Lee (Company Brief at 250). Portanto, a empresa afirma que requer uma isenção da Seção 9.3 do Estatuto do Zoneamento de Somerset (Resumo da Empresa em 250).

(B) Análise e Resultados

Há um elemento significativo de subjetividade nas disposições da seção 9.3 e essa disposição, como afirma a Companhia, investe os funcionários municipais com uma grande discricionariedade. Conseqüentemente, há uma possibilidade distinta de que os funcionários da cidade possam interpretar a seção 9.3 do Estatuto de Zoneamento de Somerset de uma forma que poderia impedir que os cabos terrestres fossem localizados ao longo da Rota do Rio Lee. Isso, por sua vez, impediria que o Projeto fosse construído. Portanto, o Siting Board considera que uma isenção da Seção 9.3 do Estatuto de Zoneamento de Somerset é necessária para os Cabos Onshore e concede tal isenção.

4. Consulta ao Município e Condições Solicitadas

a. Consulta de boa-fé

A Empresa declara que tem estado ativamente envolvida em um esforço de boa fé para consultar funcionários em Somerset sobre o Projeto (Company Brief at 260). O registro mostra que representantes da Empresa se reuniram com o Administrador Municipal e/ou Inspetor de Edificações nas seguintes datas: 16 de fevereiro de 2022; 2 de novembro de 2022; 11 de janeiro de 2023; e 6 de abril de 2023 (Exhs. SOM-2; EFSB-Z-1). Em 3 de agosto de 2022, representantes da SCW apresentaram uma atualização do Projeto na reunião do Somerset Select Board e tiraram dúvidas do público (Exh. SOM-2). Em 20 de abril de 2023 e 4 de maio de 2022, a empresa sediou oportunidades de open house para Somerset

residentes (um virtual, um presencial) para apresentar uma atualização do Projeto e tirar dúvidas (Exh. EFSB-Z-1).

Além disso, as partes negociaram ativamente para chegar a um HCA. A Prefeitura e a Companhia apresentaram moções conjuntas para prorrogar o prazo para apresentação de petições nos dias 27 de setembro de 2023, 12 de outubro de 2023 e 2 de novembro de 2023. Em cada moção conjunta, as partes representaram que estavam ativamente envolvidas na negociação de um HCA (27 de setembro de 2023, Moção Conjunta em 1; 12 de outubro de 2023, Conjunto Movimento em 2, 3; 2 de novembro de 2023, Moção Conjunta em 2, 3). Em 17 de novembro de 2023, a Câmara Municipal apresentou um último pedido de prorrogação do prazo para apresentar uma petição. Nesta moção, o advogado representou o seguinte:

Tanto a cidade como o peticionário trabalharam arduamente nestas negociações [HCA] de boa-fé e gastaram tempo substancial a tentar chegar aos termos finais, incluindo reuniões presenciais em Fall River e Boston, várias videoconferências, inúmeras chamadas de conferência de acompanhamento e chamadas telefônicas individuais, e trocas de projetos de acordos, respostas e contrarrespostas.

17 de novembro de 2023, Moção da cidade de Somerset para extensão adicional de dois dias para arquivar resumos pós-audiência em 2.

Embora as partes nunca tenham apresentado um HCA ao Siting Board, não deixamos de ver as longas e intensas negociações sobre tal acordo como prova dos esforços da Empresa. Com base no exposto, o Siting Board considera que a Companhia fez um esforço de boa-fé para consultar a cidade de Somerset sobre o pedido da Companhia para alívio de zoneamento sob G.L. c. 40A, § 3, e que as comunicações da Empresa têm sido consistentes com o espírito e a intenção da Russell Biomass II. Veja Park City Wind em 207.

O Siting Board orienta a Companhia a apresentar uma atualização em 30 dias da decisão final sobre o status das negociações do HCA com a cidade de Somerset. Além disso, o Siting Board orienta a Empresa a apresentar uma cópia do Acordo de Comunidade Anfitriã assinado se e quando for executado entre a Empresa e o Município.

b. Condições Solicitadas pela Cidade

Em seu resumo, a cidade observou que "discorda respeitosamente da alegação da SouthCoast Wind de que tem direito a isenções individuais de zoneamento nas circunstâncias deste caso,

com base na jurisprudência aplicável e nas provas apresentadas sobre a questão durante a audiência administrativa conduzida pela Siting Board" (Town Brief at 2). No entanto, o Município utilizou o seu mandato para enumerar as condições propostas que os Estados da Cidade poderiam satisfazer as preocupações do Município no que diz respeito aos impactos do Projeto e que, se estipuladas, poderiam resultar na vontade do Município de retirar a sua oposição (Town Brief at 2). Em seu Resumo de Resposta, a Empresa declara que a maioria das condições solicitadas pelo Município foram abordadas no resumo inicial da Empresa e nos compromissos assumidos durante este processo (Resumo de Resposta da Empresa em 3). Abaixo estão listadas as condições solicitadas pelo Município e as respostas da Empresa a essas solicitações. Nos casos em que a Empresa levanta uma objeção a parte de um pedido, tanto a seção contestada do pedido quanto a objeção são apresentadas em itálico e negrito. O quadro revela que existe um alinhamento substancial entre os pedidos feitos pelo Município e os compromissos aceitáveis para a Empresa, com duas exceções significativas: (1) acordo sobre um mecanismo de financiamento através do qual o Município solicitaria o reembolso da SCW aos consultores que o Município gostaria de manter para ajudar na supervisão contínua do projeto, acompanhamento da construção e pós-construção; e (2) horas de atividade de construção.

No que diz respeito ao financiamento de consultores para ajudar a Cidade, a Empresa expressa vontade de fazê-lo, mas apenas no contexto do estabelecimento de um acordo global mutuamente aceitável entre a Cidade e a Empresa (por exemplo, um HCA) (Resumo de Resposta da Empresa em 5). No que diz respeito aos horários de construção, a Prefeitura está tentando limitar esse horário de segunda a sexta-feira, das 7h às 17h30, e excluir o trabalho em feriados estaduais ou federais (Town Brief às 5h). Em contrapartida, a Companhia propôs que "o horário típico de construção, que se entende ser das 7h00 às 7h00 p.m. nos dias úteis e das 9h00 às 19h00 aos sábados e feriados" (Exh. EFSB-CM-9, em 1). O SCW observa ainda que o Estatuto de Controle de Ruído da Cidade de Somerset indica que horários de construção mais longos são aceitáveis, especificamente das 7h00 às 22h00 nos dias úteis e das 8h00 às 22h00 nos fins de semana ou feriados legais (Exh. EFSB-CM-9, em 1).

Tabela 26. Cidade de Somerset condições propostas e respostas da empresa.⁹⁵

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
1	<p>A SCW cooperará de boa fé para abordar e resolver as preocupações apontadas pelo consultor da cidade. Para apoiar a avaliação do Projeto pela Cidade, a SCW reembolsará a Cidade pelos honorários razoavelmente incorridos pelo seu consultor na execução do trabalho aqui especificado, de forma consistente com os procedimentos especificados no G.L. c. 44, Sec. 53G (Town Brief at 2, 3). O consultor será responsável por fornecer ao Município pareceres e supervisão relacionados com os componentes terrestres e near-shore do Projeto da SCW que possam impactar os moradores da Cidade, incluindo, mas não se limitando a: razoabilidade do planejamento de construção da SCW; eficácia dos controlos de construção do SCW (<i>por exemplo</i>, poeiras, ruído, tráfego, emissões de veículos, águas pluviais, etc.); Conformidade do ACS com os requisitos de licenciamento aplicáveis; Gestão de óleo e materiais perigosos ("OHM") pela SCW no âmbito do Plano de Contingência de Massachusetts ("MCP") e adequação da avaliação dos impactos vibracionais de HDD e máquinas pesadas em fossas de cinzas e revestimentos AUL (Resumo da cidade em 2, 3).</p>	<p>O SCW comprometeu-se com a condição e abordou-a, <i>exceto no que se refere ao mecanismo de reembolso</i> (Company Brief at 115-116). Qualquer compensação para um consultor da cidade teria que ser tratada em um acordo mutuamente aceitável entre a empresa e a cidade, no qual o limite máximo de recuperação de custos e o período de tempo aplicável seriam cobertos (Resumo da resposta da empresa aos 5).</p>
2	<p>A SCW concluiu uma Avaliação Ambiental do Local de Fase II dos solos, cinzas e outros materiais que serão escavados ou perturbados durante a construção do Projeto, e esta avaliação foi disponibilizada publicamente. O SCW fornecerá os resultados de qualquer avaliação ou análise adicional de problemas de contaminação do local ao consultor designado da cidade para sua revisão e</p>	<p>A SCW comprometeu-se com esta condição (Resumo da Empresa em 182-183; RR-EFSB-32; Resumo da resposta da empresa em 5).</p>

95

A linguagem em negrito indica as áreas em que as partes discordam.

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	comentar e deve cooperar de boa fé para abordar e resolver as preocupações observadas pelo consultor da cidade (Town Brief em 3).	
3	<p>O ACS elaborará um Plano de Gestão da Construção (CMP) que inclua, no mínimo, os seguintes elementos:</p> <p>a) Um Plano de Gestão de Águas Pluviais. O plano de gestão de águas pluviais deve cumprir e explicar como a SouthCoast Wind cumprirá as orientações e requisitos aplicáveis, tais como a Licença Geral de Construção do Sistema Nacional de Eliminação de Descargas de Poluição, as condições da Licença Municipal do Sistema de Esgotos de Águas Pluviais Separados da Cidade, a Lei de Proteção de Zonas Húmidas de Massachusetts, o Manual de Gestão de Águas Pluviais de Massachusetts e o Estatuto e Regulamentos locais de Gestão de Águas Pluviais Somerset. Será dada especial atenção à mobilização de cinzas ou material contaminado durante a construção (Town Brief at 3).</p> <p>b) Plano de trabalho e de gestão de resíduos ("PSAR"), também designado por plano de gestão dos solos. A PSAR deve incluir procedimentos para o tratamento de todos os resíduos produzidos, incluindo solo, enchimento, cinzas e outros resíduos sólidos, forro de plástico usado, equipamento de proteção individual, águas residuais de construção, tubagens abandonadas, detritos de construção e demolição, etc. O solo/cinzas ou outros materiais escavados e transportados para fora do local serão eliminados num aterro licenciado ou noutra instalação devidamente autorizada e não transportados de ida e volta do local (Town Brief at 3).</p>	<p>(a) A SCW comprometeu-se com esta condição e com a inclusão de um Plano de Gestão de Águas Pluviais no seu Plano de Gestão de Construção e abordou-a (Resumo da Empresa em 115- 116; 126-128; 190-192; Resposta da empresa Breve em 5, 6).</p> <p>(b) A SCW comprometeu-se a fazer parte do seu CMP um Plano de Trabalho e Tratamento de Resíduos (Company Brief at 116, 121-124; Resumo da resposta da empresa em 6).</p>

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	<p>(c) Um Plano de Gestão da Qualidade do Ar que estabelece protocolos de monitorização dos níveis de poeiras (correlacionados com PM10 e PM_{2,5}), começando adjacente à área de trabalho e progredindo para fora para o perímetro do local, e áreas de vento descendente (Town Brief at 3).</p> <p>(i) O plano incluirá medidas corretivas (por exemplo, humidade de reservas, vias de transporte umectadas, pulverização perimetral, cobertura de solos expostos, interrupção dos trabalhos) que serão implementadas se os níveis medidos de PM10 e PM_{2,5} sugerirem que é necessária atenuação ao abrigo de protocolos de monitorização e níveis de ação acordados;</p> <p>(ii) A SCW fornecerá o Plano de Gestão da Qualidade do Ar ao consultor da Cidade para análise, comentário e aprovação e as Partes concordam em cooperar de boa fé para abordar e resolver as preocupações observadas pelo consultor da Cidade;</p> <p>(iii) <i>O SCW financiará o consultor</i> (Town Brief em 3, 4).</p> <p>(d) Um Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído que deverá cumprir as normas aplicáveis da Política de Ruído do MassDEP, datada de 1 de fevereiro de 1990, e do Estatuto de Controlo de Ruído da Cidade de Somerset, datado de 17 de maio de 2021, durante a pré-construção e construção, incluindo durante as atividades de HDD, e operação do Projeto. O Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído incluirá, no mínimo, os seguintes elementos (Town Brief at 4):</p> <p>(i) Informações e dados em apoio à avaliação da SCW de que os termos da Política de Ruído MassDEP acima referenciada e do Estatuto de Controle de Ruído Somerset serão cumpridos e mantidos, soluções e acordos</p>	<p>(c) A SCW comprometeu-se a que um Plano de Gestão da Qualidade do Ar fará parte da sua CMP e abordou o assunto (Resumo da Empresa em 116; 118-120; 151-152; 156; 167-168; 179-180; 189; Resumo da resposta da empresa aos 6).</p> <p>(i) e ii) A SCW afirmou que estes estarão no seu Plano de Gestão da Qualidade do Ar e abordou o assunto (Resumo da Empresa em 116; 118-120; 151-152; 156; 167-168; 179-180; 189; Resumo da resposta da empresa em 7).</p> <p>(iii) <i>Qualquer compensação para um consultor municipal teria de ser tratada num acordo mutuamente aceitável entre a empresa e a cidade, no qual o limite máximo de recuperação de custos e o período de tempo aplicável seriam cobertos</i> (resumo de resposta da empresa em 5).</p> <p>(d) A SCW comprometeu-se a que este plano fizesse parte da sua CMP e abordou-o (Resumo da Empresa em 116-118; 165-167; 177-179; 190. Resumo da resposta da empresa em 7).</p> <p>(i) A SCW comprometeu-se com esta condição no âmbito do seu Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído e abordou o assunto (Company Brief at 117; Resumo</p>

		da resposta da empresa em 7).
--	--	-------------------------------

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	<p>ações de resposta para violações de ruído relatadas ou reclamações, bem como qualquer outra informação que o Somerset Board of Health possa razoavelmente exigir para garantir a conformidade com as normas aplicáveis (Town Brief at 4).</p> <p>(ii) O Conselho de Saúde poderá realizar as inspeções e medições necessárias para garantir a exatidão de qualquer relatório apresentado para verificar o cumprimento da Política de Ruído e do Estatuto. Estas podem incluir inspeções no local por um perito em ruído ou som durante períodos especificados de construção (Town Brief at 4).</p> <p>(iii) Medidas de mitigação a serem utilizadas para manter a conformidade com os níveis de ação de monitoramento de ruído específicos do local. Estes podem incluir controles de vias (por exemplo, cercas perimetrais, cobertores de atenuação de ruído, etc.) e dispositivos de controle de ruído, como silenciadores, mortalhas e ferramentas alternativas, a serem aprovados pelo Conselho Municipal de Saúde ou seu designado (Town Brief at 4).</p> <p>(e) O Plano de Controlo de Tráfego incluirá os seguintes elementos mínimos: (1) Restrições de hora do dia/dia da semana. (2) Limites de velocidade. (3) Rotas aceitáveis. (4) Plano de filas de camiões. (5) Requisitos e procedimentos para eliminar a marcha lenta sem carga desnecessária. (6) Conformidade em matéria de emissões. (7) Medidas de resposta a tomar em caso de emergência ou acidente. (8) Obrigação de os camionistas cumprirem o plano de controlo do tráfego. (9) Uma lista escrita de protocolos a distribuir aos motoristas e despachantes (Town Brief em 4-5).</p> <p>(f) O SCW preparou um Plano de</p>	<p>(ii) A SCW comprometeu-se com esta condição, que constará do seu Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído, e abordou-a (Resumo da Empresa em 117, 238; Resumo da resposta da empresa em 7).</p> <p>(iii) O ACS comprometeu-se com esta condição, que constará do seu Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído, e abordou-a (Resumo da Empresa em 117; Resumo da resposta da empresa em 7).</p> <p>(e) A SCW afirmou que esses elementos estarão em seu Plano de Controlo de Tráfego e abordou o assunto (Resumo da Empresa em 120-121, 175-177; Resumo da resposta da empresa em 8).</p> <p>(f) O SCW comprometeu-se a que este Plano de Resposta a Emergências faça parte do seu CMP e</p>

	Resposta a Emergências (Anexo H ao SCW's)	
--	---	--

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	<p>Projeto de Relatório de Impacto Ambiental) que abrange, entre outras coisas, contingências de construção e a comunicação de derrames no local ou fora do local às autoridades reguladoras. O SCW modificará este plano para garantir que ele aborde os elementos listados pela cidade abaixo, bem como condições inesperadas, incluindo, mas não limitado a: descoberta de contaminação subsuperficial imprevista ou estruturas (por exemplo, tambores enterrados, tanques de armazenamento subterrâneos, tubulações), derramamentos de petróleo ou materiais perigosos e emergências médicas ou de incêndio. No mínimo, o plano deve incluir os seguintes elementos: (1) Medidas de resposta que serão tomadas em caso de derrames ou liberações de petróleo ou materiais perigosos no local ou fora do local; (2) Nomes e números de telefone de agências/funcionários locais, estaduais e federais a serem contatados em caso de derramamento de óleo ou materiais perigosos e a obrigação de notificar os representantes da cidade dentro de duas horas de qualquer derramamento ou derramamento fora do local que possa migrar para fora do local; (3) Procedimentos de evacuação de residências e empresas locais em caso de incêndio ou grande liberação de vapor. Os procedimentos devem incluir, no mínimo, procedimentos de notificação de emergência e uma zona de recepção de evacuação. 4) Medidas de prevenção e combate a incêndios que devem incluir, no mínimo, procedimentos e equipamento a utilizar para: resposta a incêndios na área de trabalho que possam ocorrer em equipamentos (Town Brief at 5).</p>	<p>abordou o assunto (Resumo da Empresa em 116; 124-125; 145-146; 183-184; 192-193; Resumo da resposta da empresa em 8). Além disso, estes elementos estão contidos no Plano de Resposta a Emergências do SCW (Att. H ao DEIR do SCW (Exh. SW-6)) (Resumo da Empresa em 116; 124-125; 145-146; 183-184; 192-193; Resumo de resposta da empresa em 9).</p>

4	A SCW fornecerá ao consultor designado da cidade um rascunho do CMP para revisão e comentários. O consultor do Município terá pelo menos 10 dias úteis para analisar o projeto de CMP e apresentar comentários, e as Partes concordam em cooperar de boa-fé para abordar e resolver as preocupações observadas pelo Conselho Municipal	A SCW comprometeu-se a fornecer ao consultor da cidade um projeto de CMP (Company Brief at 21; 115-116; 119; 164; 212-213). O A empresa concordou em cooperar de boa-fé (e não concordou anteriormente com o prazo de 10 dias úteis, mas considera esse prazo aceitável para a revisão inicial do projeto de CMP (Resumo de resposta da empresa em 9).
---	--	---

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	<p>consultor. Um processo semelhante será seguido à medida que o CMP for atualizado durante atividades de pré-construção ou em resposta a mudanças durante a construção. <i>A SCW reembolsará o Município pelos honorários razoavelmente incorridos pelo seu consultor na execução do trabalho aqui especificado</i>, de forma consistente com os procedimentos especificados no G.L. c. 44, Sec. 53G (Town Brief at 3, 5).</p>	<p><i>Qualquer compensação para um consultor municipal teria de ser tratada num acordo mutuamente aceitável entre a empresa e a cidade, no qual o limite máximo de recuperação de custos e o período de tempo aplicável seriam cobertos (Resumo de resposta da empresa em 5).</i></p>
5	<p><i>O horário de funcionamento será limitado de segunda a sexta-feira, das 7h às 17h30, e não incluirá feriados estaduais ou federais</i> (Resumo da cidade às 5h).</p> <p>(a) Para minimizar os impactos de maior duração, as partes podem acordar um alívio temporário das horas de construção em termos e condições expressos mutuamente acordados, e com aviso prévio aos moradores da área e procedimentos para relatar e resolver reclamações e condições incômodas que possam surgir.</p> <p>(b) Durante o horário de atividade da construção, o SCW permitirá que o consultor do Município, que o Município identificará ao SCW com antecedência, acesse o local a qualquer momento sem aviso prévio. O consultor municipal irá identificar-se a contento da SCW antes de ser autorizado a entrar no imóvel. O consultor da cidade cumprirá todos os requisitos de saúde e segurança no local. O consultor da Prefeitura realizará aproximadamente uma inspeção no local por semana, mas variará de acordo com o trabalho que estiver em andamento. As inspeções no local avaliarão o cumprimento de uma ordem de condições ao abrigo da Lei de Proteção das Zonas Húmidas, incluindo, entre outros, os controlos dos sedimentos e da erosão, cumprimento de autorizações de águas pluviais, aderência ao CMP, poeiras</p>	<p><i>A Empresa comprometeu-se a desenvolver as horas de trabalho de construção de acordo com o Estatuto de Controlo de Ruído de Somerset e horários de construção regulamentados municipais</i>; mas observa que pode haver casos em que o SCW precisará de uma dispensa temporária de um requisito municipal. Este assunto foi abordado (Resumo da Empresa em 116-117; 165-166; Resumo de resposta da empresa em 9).</p> <p>a) e b) Embora esta condição não tenha sido especificamente abordada no Resumo da Empresa, a Empresa não se opõe a ela, conforme declarado, desde que tal acesso ao site cumpra os requisitos de acesso restrito e segurança do proprietário do Brayton Point (Resumo de Resposta da Empresa em 10).</p>

	apropiadas	
--	------------	--

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	<p>e gestão e mitigação de ruído, filas e encaminhamento de camiões, etc. A SouthCoast Wind não será responsável por quaisquer ferimentos sofridos por qualquer consultor da cidade enquanto estiver no local do Projeto, a menos que tais lesões resultem de negligência ou má conduta intencional da SCW ou de empreiteiros sob seu controle ou autoridade (Town Brief em 5, 6).</p>	
6	<p>A SCW apresentará o seu projeto de sistema de águas pluviais às autoridades locais de licenciamento aplicáveis e projetará e construirá o sistema de águas pluviais para cumprir os requisitos estaduais e locais aplicáveis (Town Brief at 6).</p>	<p>A SCW comprometeu-se a apresentar o seu projeto de sistema de águas pluviais e abordou esta condição (Resumo da Empresa em 126-128; Resumo da resposta da empresa em 10).</p>
7	<p>O consultor da cidade fará relatórios escritos periódicos para a cidade e se reunirá com as juntas de freguesia em reuniões públicas para explicar o progresso do local e atualizar a comunidade sobre a eficácia das medidas de proteção que estão sendo implementadas pelo SCW. O Município fornecerá à SCW cópias dos relatórios com antecedência suficiente em relação a quaisquer reuniões públicas da Cidade para permitir que a SCW responda aos relatórios (Town Brief at 6).</p>	<p>Esta condição não foi discutida no relatório inicial da Empresa, mas a Empresa considera esta condição aceitável, desde que a Prefeitura dê à Empresa pelo menos uma semana para analisar e comentar o relatório antes que ele seja tornado público (Resumo de Resposta da Empresa em 10).</p>
8	<p>A cidade contratará um Licensed Site Professional (LSP) para revisar as ações de resposta do Plano de Contingência de Massachusetts (MCP) realizadas como parte do Projeto proposto. Isso inclui uma revisão de dados analíticos e de campo, bem como observações de campo. Caso sejam necessárias ações de resposta do MCP durante a implementação do Projeto, o LSP da cidade receberá rascunhos de envio de MCP e terá pelo menos uma (1) semana para analisar os envios do MCP e fornecer comentários (exceto notificações de 72 horas ou menos exigidas pelo MCP). O SCW responderá aos comentários do LSP da cidade em</p>	<p>As especificidades dos procedimentos LSP não foram discutidas no Company Brief, mas geralmente a Empresa concordou em usar seu próprio LSP (Company Brief at 124; 183; 211). A Empresa não se opõe a que a Cidade contrate o seu próprio LSP, <i>mas qualquer compensação pela recuperação de custos para um LSP da Cidade teria de ser abordada num acordo mutuamente aceitável no qual o limite máximo de recuperação de custos totais e o período de tempo aplicável seriam cobertos</i> (Resumo de Resposta da Empresa em 10, 11).</p>

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	<p>escrevendo pelo menos dois dias antes de submeter a apresentação do MCP, e as Partes concordam em cooperar de boa-fé para abordar e resolver as preocupações observadas pelo LSP da Cidade. <i>A SCW reembolsará o Município pelas taxas e custos associados às avaliações do LSP, de forma coerente com os procedimentos especificados no G.L. c. 44, Sec. 53G</i> (Town Brief at 6).</p>	
9	<p>A SCW considerará o uso de veículos elétricos, máquinas e equipamentos, e embarcações movidas a combustíveis alternativos, em seus critérios de seleção de empreiteiros para todas as atividades de construção, de acordo com as melhores práticas e tecnologias razoavelmente disponíveis no momento da licitação (Town Brief em 6-7).</p>	<p>A SCW comprometeu-se com a condição e abordou-a (Company Brief at 120; Resumo da resposta da empresa em 11).</p>
10	<p>O ACS cumprirá os requisitos razoáveis de recuo e estacionamento de acordo com as melhores práticas do setor, preocupações de segurança e proteção, e em consulta com o Inspetor de Edifícios da Cidade ou designado (Town Brief at 7).</p>	<p>A SCW compromete-se a coordenar e procurar contributos do Município relativamente aos requisitos de recuo e estacionamento, na medida do possível, e discutiu esta questão (Resumo da Empresa em 247). O SCW observa que um dos seus pedidos de isenção de zoneamento se aplica aos requisitos de estacionamento e recuo (Resumo de resposta da empresa em 11).</p>
11	<p>O SCW coordenará as atividades de construção offshore para evitar interferências irrazoáveis ou desnecessárias com atividades recreativas (Town Brief at 7).</p>	<p>O ACS concorda com a condição e abordou-a (Resumo da Empresa em 147-150; 154-155; Resumo da resposta da empresa em 11).</p>
12	<p>O SCW estabelecerá um Programa de Envolvimento Comunitário para atender trimestralmente três (3) meses antes da construção e continuar durante os primeiros seis (6) meses de operações. Posteriormente, o SCW coordenará com a cidade a necessidade de estender ainda mais o Programa de Envolvimento Comunitário (Town Brief at 7).</p>	<p>Embora um Plano de Envolvimento da Comunidade não seja especificamente abordado no Resumo da Empresa, a Empresa tem se envolvido consistentemente com as comunidades afetadas e continuará a fazê-lo. A Empresa concorda com esta condição e planeia trabalhar em estreita colaboração com as comunidades afetadas enquanto desenvolve o Projeto (Resumo de Resposta da Empresa em 11).</p>
13	<p>O ACS e seus contratados e subcontratados devem cumprir todas as leis federais, estaduais e locais aplicáveis,</p>	<p>A SCW concorda com esta condição e considera razoável que o cumprimento das condições acima isente a Empresa de</p>

Não.	Condição proposta por Somerset	Resposta da empresa
	regulamentos e portarias, exceto que o SCW não estará sujeito à exigência de revisão do desenvolvimento planejado nos termos do Estatuto de Zoneamento da Cidade (Resumo da Cidade em 7).	a exigência de revisão do desenvolvimento planejado de acordo com o Estatuto de Zoneamento da Cidade, conforme declarado pelo Município (Resumo de Resposta da Empresa em 11).

E. Conclusão sobre o pedido de isenção de zoneamento individual

O Siting Board constatou acima que: (1) a empresa é um PSC; 2) A utilização proposta é razoavelmente necessária para a conveniência ou o bem-estar do público; e (3) certas isenções de zoneamento especificamente nomeadas, estabelecidas acima, são necessárias na aceção do G.L. c. 40A, § 3 para a construção e operação da Estação Conversora, da Interconexão de Rede e dos Cabos Terrestres. Além disso, o Siting Board constatou que a empresa consultou de boa-fé a cidade de Somerset e conseguiu um grau considerável de alinhamento com a cidade nas condições solicitadas pela cidade.

No que diz respeito à Estação Conversora, a Siting Board concede todas as isenções individuais solicitadas pela Empresa. Especificamente, o Siting Board concede o pedido da Companhia de isenções das seguintes seções do Estatuto de Zoneamento de Somerset, pois elas podem ser aplicáveis à Estação Conversora: as restrições de uso nas seções 4.2 e 4.1.4; os requisitos de retrocesso previstos no ponto 5.2; os requisitos de aprovação do plano do local referidos no ponto 6.10; os requisitos de estacionamento previstos no ponto 6.7; e as proibições e limitações de ruído constantes do ponto 6.9.

No que diz respeito à Interligação à Rede, o Siting Board concede todas as isenções individuais solicitadas pela Empresa. Especificamente, o Siting Board concede o pedido da Companhia de isenções das seguintes seções do Estatuto de Zoneamento de Somerset, pois elas podem ser aplicáveis à Interconexão de Rede: as restrições de uso nas seções 4.2 e 4.1.4.

No que diz respeito ao Cabo Onshore, a Siting Board concede todas as isenções individuais solicitadas pela Empresa. Especificamente, o Siting Board concede o pedido da Companhia de isenções das seguintes seções do Estatuto de Zoneamento de Somerset, pois podem ser aplicáveis ao Cabo Onshore: as restrições de uso nas seções 4.2 e 4.1.4 e as restrições encontradas em

secção 9.3 relativa a alterações de bens imóveis, incluindo dunas de areia, no Distrito de Cobertura de Várzeas.

O zoneamento está sujeito às condições solicitadas pela cidade de Somerset e acordadas pela Companhia, conforme estabelecido acima, com algumas modificações e parâmetros específicos impostos pela Siting Board. A Companhia é orientada a cumprir os compromissos que assumiu em resposta ao pedido de condições do Município, conforme descrito pelo Siting Board no Quadro 26 e alterado nesta Decisão. Além disso, no caso de um desacordo em relação ao cumprimento desta condição, o Siting Board espera que as partes se esforcem de boa fé para resolver tal desacordo.

Especificamente, o Siting Board instrui a Companhia a atender aos pedidos de reembolso feitos pela cidade de Somerset, conforme estabelecido na seção VIII.D.4.a e na Tabela 26. O referido reembolso deve ser efetuado da forma adiante descrita. Para ter direito a esse reembolso, o município deve, em primeiro lugar, obter de cada consultor uma proposta escrita relativa ao âmbito dos trabalhos e uma estimativa do custo desses trabalhos. O Município deve, então, encaminhar essa estimativa à Companhia. A Empresa pode solicitar qualquer informação ao Município e aos seus consultores necessários para tomar uma decisão informada sobre se os âmbitos de trabalho propostos e os custos propostos são razoáveis; e o Município e seus consultores devem atender a tais pedidos. A Empresa e o Município são instruídos a negociar entre si de boa-fé sobre o escopo de trabalho apropriado para cada consultor e o pagamento adequado para cada consultor. Se a Companhia e o Município não conseguirem chegar a acordo sobre estas questões, então são instruídos a submeter os seus litígios, por escrito, ao Presidente. O Presidente pode, mas não é obrigado a fazê-lo, convocar uma audiência de instrução sobre quaisquer questões controvertidas e pode também requerer alegações orais ou a apresentação de resumos por advogados das referidas partes. A decisão do Presidente, tomada em consulta com o diretor, o diretor adjunto e o conselho geral da Junta de Administração, sobre tais disputas será definitiva.

Para apresentar os seus pedidos de reembolso das despesas de contratação de consultores, o Município invoca as disposições do G.L. c. 44, Sec. 53G. Town Brief em 2, 3, 5, 6. No entanto, este estatuto não é abrangido pela competência da Siting Board. V., G.L. c. 164, §§ 69H a 69Q. Por conseguinte, não podemos confiar nela para impor uma condição de aprovação.

Além disso, as ordens do departamento também exigiram que as empresas petionárias financiassem o custo de um consultor para o município em que o projeto será localizado. Ver, por exemplo, Medway Grid LLC, D.P.U. 22-18/22-19, em 146 (2023); Cranberry Point Energy Storage, LLC, D.P.U. 22- 59, em 136 (2023). Portanto, concluímos que a Siting Board tem autoridade para exigir que a Companhia reembolse o Município pelo custo da contratação de consultores com as restrições e na forma especificada acima e orienta a Companhia a reembolsar o Município em conformidade.

No que diz respeito à divergência entre o Município e a Empresa relativamente ao horário de trabalho permitido, esta questão é abordada na Seção VI.D.1.d.ii acima, utilizando como condição de base o horário de trabalho solicitado pelo Município. No entanto, como o Siting Board fez em muitas decisões anteriores, incluímos mecanismos para lidar com circunstâncias especiais que podem surgir durante a construção, incluindo circunstâncias exigentes, que podem exigir a necessidade de flexibilidade. Em tais circunstâncias, como muitas vezes dirigido pela Junta de Siting para tais condições, a análise inicial de tais pedidos estará sujeita a revisão e aprovação pelos funcionários da Cidade. A autoridade final para resolver quaisquer litígios que possam surgir é reservada pelo Siting Board. Ver NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83, em 129 (2019); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 16-02/D.P.U. 16-77, em 59 (2018); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 15-03/D.P.U. 15-64/15-65, em 63 (2017).

IX. ISENÇÃO DE ZONEAMENTO ABRANGENTE

A. Padrão de revisão

A SCW solicita uma isenção abrangente do Estatuto do Zoneamento de Somerset (Exh. SW-4, em 1, 36 - 41). O Siting Board concede tais pedidos "caso a caso, sempre que o requerente demonstre que a emissão de uma isenção abrangente poderia evitar danos públicos substanciais, servindo para evitar um atraso na construção e operação da utilização proposta". Parque Cidade Vento em 208; Beverly-Salem em 126-127; Vento da vinha em 109-110.

Para determinar os danos públicos substanciais, o Departamento e o Siting Board articularam fatores relevantes, incluindo, entre outros, se: (1) o projeto proposto contribui para um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth; (2) o projeto é sensível ao tempo; (3) o projeto envolve vários municípios que podem ter zoneamento conflitante

disposições que possam impedir o desenvolvimento uniforme de um grande projeto que abranja estas comunidades; (4) o proponente do projeto envolveu ativamente as comunidades e os funcionários responsáveis para discutir a aplicabilidade das disposições locais de zoneamento ao projeto e quaisquer preocupações locais; e (5) as comunidades afetadas não se opõem à emissão da isenção abrangente. Parque Cidade Vento em 208; Projeto de Fiabilidade Mid Cape em 109-110; Vento da Vinha em 153.

B. Posição da Empresa

A empresa sustenta que precisa tanto de uma isenção de zoneamento abrangente quanto de isenções individuais de zoneamento para o projeto (Company Brief at 258). Embora as isenções individuais de zoneamento abordem disposições específicas do atual estatuto de zoneamento, argumenta a Companhia, uma isenção de zoneamento abrangente abordará qualquer futura promulgação de zoneamento que tenha o potencial de comprometer o Projeto (Resumo da Empresa em 258, ênfase no original).

Além disso, a empresa argumenta que o projeto satisfaz os padrões para a concessão de uma isenção de zoneamento abrangente (Company Brief em 259). O projeto contribuirá para a confiabilidade, afirma a Companhia, ao: (1) adicionar 1.200 MW de capacidade à rede regional; e (2) aumentar a segurança energética através do fornecimento de energia gerada por um importante recurso renovável que teria um fator de alta capacidade no inverno, quando a energia pode ser mais necessária (Company Brief at 259). Além disso, argumenta a empresa, o projeto é uma resposta a uma necessidade análoga à confiabilidade: a necessidade de energia limpa em resposta aos requisitos estatutários e de política pública da Commonwealth (Company Brief at 259).

A empresa também argumenta que o projeto é sensível ao tempo (Company Brief em 259). A Empresa declara que planejou cuidadosamente o Projeto usando cronogramas de licenciamento e construção que atualmente minimizam o atraso sempre que possível (Resumo da Empresa em 260). Portanto, argumenta a empresa, atrasos que poderiam ser menores para outros projetos poderiam ser mais significativos no presente caso (Company Brief em 260). De fato, a empresa afirma que um atraso pode resultar na não conclusão do projeto e, portanto, os benefícios do projeto sendo perdidos (Company Brief em 260).

A Companhia admite que o Projeto não está sujeito às regras de zoneamento de vários municípios (Resumo da Empresa em 260). No entanto, argumenta a empresa, o projeto é uma posição análoga: está sujeito a revisões por várias entidades (Company Brief em 260). Especificamente, afirma a empresa, o projeto inclui componentes localizados dentro da jurisdição de Rhode Island, águas offshore jurisdicionais de Massachusetts e águas federais (Company Brief at 260). Portanto, a Empresa representa, o Projeto está sujeito a um extenso conjunto de revisões e recursos regulatórios sobrepostos e independentes que devem ser sincronizados com todos os requisitos de zoneamento aplicáveis (Resumo da Empresa em 260). A Companhia destaca que o Siting Board já concedeu isenções abrangentes de zoneamento para projetos com componentes localizados em um município (Company Brief em 260, citando Vineyard Wind em 156, e Vineyard Wind 1 LLC, D.P.U. 21-08, em 17 (2021)).

Em relação ao último elemento numerado na norma de revisão, se as comunidades afetadas se opõem à emissão da isenção abrangente, a Companhia admite que a Prefeitura se opôs às isenções de zoneamento, mas afirma que a Prefeitura não se opõe ao Projeto em si (Resumo da Empresa em 261, citando Exhs. TOS-1 em 1; SW-SOM-4). A Empresa declara que tem estado ativamente envolvida em um esforço de boa fé para consultar funcionários em Somerset sobre o Projeto (Company Brief at 260). A SCW também sustenta que suas comunicações têm sido consistentes com o espírito e a intenção da Russell Biomass II (Company Brief at 261, citando Exhs. EFSB-Z-16; SOM-2). Além disso, a empresa declara que se envolveu em contatos substanciais com grupos empresariais e residentes em Somerset também (Company Brief em 261, citando Exhs. EFSB-G-23 e RR-EFSB-35). A empresa também afirma que o Siting Board já concedeu isenções abrangentes de zoneamento para projetos em que uma empresa se envolveu em consultas de boa-fé com funcionários municipais, não obstante a oposição a tal isenção expressa pela cidade ou cidade (Company Brief em 26, citando Sudbury-Hudson em 217).

A Empresa também afirma que a isenção abrangente deve ser emitida devido aos benefícios públicos significativos que o Projeto proporcionará e aos danos que resultariam do adiamento desnecessário desses benefícios (Resumo da Empresa em 261-262). Em relação ao potencial de dano, a Companhia afirma que, sem a concessão de uma isenção abrangente de zoneamento, não há nada que impeça conselhos locais, inspetores de construção ou partes com interesses adversos ao SCW de

interpretar as disposições estatutárias do zoneamento de forma adversa ao Projeto (Resumo da Empresa em 262). A concessão de uma isenção abrangente de zoneamento, afirma a Companhia, evitaria os atrasos que resultariam se uma determinada disposição, originalmente interpretada como não aplicável, fosse posteriormente interpretada como aplicável ou se novas disposições de zoneamento fossem adotadas antes da construção (Resumo da Empresa em 262). Além disso, a empresa observa que "as mudanças de design ... pode ocorrer durante este processo" e que tais alterações também podem ser necessárias como resultado de "condições de campo encontradas durante a construção (Resumo da Empresa em 263).

A cidade não abordou o pedido da empresa para uma isenção de zoneamento abrangente em seu resumo, embora o documento discorde "respeitosamente" da empresa sobre a questão das isenções de zoneamento individuais (Town Brief em 2).

C. Análise e Conclusões sobre a Isenção de Zoneamento Abrangente

Nas secções III.D.2, IV.C, VI.D.2.e, VII e VIII.C.3, o Siting Board concluiu que o projeto produziria múltiplos benefícios.

Em relação à consulta necessária com o município afetado, o Siting Board constatou acima que a Companhia fez um esforço de boa-fé para consultar a cidade de Somerset sobre o pedido da Companhia de alívio de zoneamento sob G.L. c. 40A, § 3, e que as comunicações da Empresa foram consistentes com o espírito e a intenção da Russell Biomass II. A resposta da empresa aos pedidos feitos pela Somerset em seu resumo confirma a boa-fé da empresa e suas tentativas significativas de acomodar a cidade. Conforme exposto acima, a Companhia concordou com quase todas as condições que o Município procura impor.

A Empresa descreveu de forma completa e persuasiva os riscos que o Projeto enfrenta se uma isenção de zoneamento abrangente não for concedida. Esses riscos são substanciais e o potencial atraso seria prejudicial para a consecução dos objetivos energéticos e ambientais da Commonwealth. Consequentemente, o Siting Board considera que os potenciais impedimentos de zoneamento que poderiam resultar em atrasos na construção do projeto poderiam resultar em danos públicos substanciais.

Com base nos autos do presente processo, o Siting Board considera que a concessão de uma isenção de zoneamento abrangente para o projeto é necessária e adequada. Por conseguinte, a Siting Board

concede à Companhia uma isenção de zoneamento abrangente do Estatuto do Zoneamento de Somerset para a construção e operação do Projeto.

X. ANÁLISE NOS TERMOS DO G.L. C. 164, § 72

A. Padrão de revisão

General Laws, c. 164, § 72 exige, na parte relevante, que uma empresa elétrica que busca aprovação para construir uma linha de transmissão deve apresentar ao Departamento uma petição para:

autoridade para construir e usar ... uma linha para o transporte de eletricidade para distribuição numa determinada área ou para o fornecimento de eletricidade a si própria ou a outra empresa elétrica ou a uma central de iluminação municipal para distribuição e venda [...]. e deve representar que tal linha servirá ou serve a conveniência pública e é coerente com o interesse público [...]. O [D]epartamento, após notificação e audiência pública em uma ou mais das cidades afetadas, pode determinar que a referida linha é necessária para o fim alegado, servirá a conveniência pública e é compatível com o interesse público.⁹⁶

O Departamento, ao tomar uma decisão nos termos do G.L. c. 164, § 72, considera todos os aspetos do interesse público. Boston Edison Company v. Cidade de Sudbury, 356 Mass. 406, 419 (1969). Entre outras coisas, a Seção 72 permite que o Departamento prescreva condições razoáveis para a proteção da segurança pública. Id. em 419-420.

Ao avaliar petições apresentadas sob G.L. c. 164, § 72, o Departamento examina: (1) a necessidade ou os benefícios públicos do uso presente ou proposto; 2) Os impactos ambientais ou quaisquer outros impactos da utilização atual ou proposta; e (3) a utilização atual ou proposta e quaisquer alternativas identificadas. GCEP em 220; Parque Cidade Vento 211; Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 112. Em seguida, o Departamento equilibra os interesses do público em geral com os interesses locais e determina se a linha é necessária para o fim alegado e servirá a conveniência pública e é coerente com o interesse público. Save the Bay, Inc.

⁹⁶ De acordo com G.L. c. 164, § 72, a companhia elétrica deve apresentar com sua petição uma descrição geral da linha de transmissão, um mapa ou planta mostrando sua localização geral, uma estimativa mostrando com detalhes razoáveis o custo da linha e mapas e informações adicionais que o Departamento exige.

Utilidades, 266 Mass. 667, 680 (1975); Cidade de Truro v. Departamento de Serviços Públicos, 365 Mass. 407 (1974); GCEP em 220; Park City Wind em 211.

B. Análise e Resultados

Conforme descrito acima nas Seções III a VI, o Siting Board examinou: (1) a necessidade ou os benefícios públicos do Projeto proposto; (2) os impactos ambientais do projeto proposto; e (3) quaisquer alternativas identificadas. Com a implementação das medidas de mitigação especificadas com as quais a Companhia se comprometeu, e as condições estabelecidas pelo Siting Board na Seção XII, abaixo, o Siting Board considera nos termos do G.L. c. 164, § 72, que o Projeto proposto é necessário para o propósito alegado, serviria a conveniência pública e é consistente com o interesse público. Assim, o Siting Board aprova a Petição da Seção 72.

XI. SECÇÃO 61 CONSTATAÇÕES

O MEPA prevê que "[q]ualquer determinação feita por uma agência da [C]ommonwealth deve incluir uma constatação descrevendo o impacto ambiental, se houver, do Projeto e uma constatação de que todas as medidas viáveis foram tomadas para evitar ou minimizar esse impacto" ("Seção 61 Descobertas"). G.L. c. 30, § 61. Nos termos do artigo 301.º CMR 11.01(4), as conclusões da secção 61 são necessárias quando um EIR é apresentado ao Secretário do EEE e as conclusões da secção 61 devem basear-se nesse EIR. Quando não é exigido um EIR, não são necessárias as conclusões da secção 61. 301 CMR 11.01(4).

O registro mostra que a empresa protocolou um ENF para o Projeto junto ao MEPA em agosto de 2022 (Exh. SW-9); o Secretário emitiu um Certificado sobre a ENF em outubro de 2022 (Exh. SW-7); a Companhia apresentou um DEIR em fevereiro de 2023 (Exh. SW-6); o Secretário emitiu um Certificado no DEIR em maio de 2023 (Exh. SW-10); a Companhia apresentou um FEIR em julho de 2023 (Exh. SW-11); o Secretário emitiu um Certificado sobre o FEIR em setembro de 2023 (Exh. SW-12); a empresa apresentou um SFEIR em outubro de 2023 (Exh. SW-14); e o Secretário emitiu um Certificado sobre o SFEIR em

dezembro 2023 (Exh. SW-15). Por conseguinte, é necessária uma conclusão nos termos do G.L. c. 30, § 61 no presente processo.⁹⁷

O Certificado do Secretário sobre o SFEIR determinou que o FEIR Suplementar cumpria adequada e adequadamente o MEPA e os seus regulamentos de execução (Exh. SW-15, em 1). O registro contém, e o Conselho de Administração analisou, os documentos MEPA apresentados pela Companhia, incluindo a ENF, DEIR, FEIR e SFEIR para o Projeto, bem como os Certificados do Secretário e comentários apresentados pelo público e por outros órgãos revisores sobre esses documentos. Além disso, conforme estabelecido na seção VI, acima, o Siting Board realizou uma análise abrangente dos potenciais impactos ambientais do Projeto, incluindo os impactos de GEE.⁹⁸

No que diz respeito ao impacto do Projeto nas populações de EJ dentro da DGA do Projeto, conforme descrito na Seção VII.C.2.C, o Siting Board avaliou as informações desenvolvidas durante o processo de revisão do MEPA e nos registros deste processo. A empresa propôs uma série de condições nos seus documentos MEPA, ver secção VII.B.2.c.vii, que foram adotadas nos certificados MEPA do Secretário, incluindo o certificado SFEIR (Exh.SW-15, em 22-23). Ao enumerar essas condições nesta Decisão, o Siting Board orienta a Companhia a cumpri-las para mitigar os impactos para as populações de EJ. Tal como referido no ponto VII.C.2.c. supra, o Siting Board

⁹⁷ O Siting Board geralmente não é obrigado a fazer um G.L. c. 30, § 61, encontrando em um G.L. c. 164, § 69J procedendo, uma vez que o Siting Board está isento por lei do MEPA. G.L. c. 164, § 69I. No entanto, o Conselho deve cumprir com o MEPA no que diz respeito à revisão da Petição da Seção 72 e da Petição de Zoneamento da Empresa, ambas apresentadas sob as disposições estatutárias implementadas pelo Departamento, e o Departamento não está isento do MEPA. Assim, ao analisar a Petição da Seção 72 e a Petição de Zoneamento da Empresa neste caso, o Siting Board conduziu a revisão e fez as conclusões exigidas pelo MEPA.

⁹⁸ Com relação aos impactos de GEE, o Siting Board reconhece que as políticas da Commonwealth relacionadas às emissões de GEE, incluindo G.L. c. 30, § 61 e a Política e Protocolo de Emissão de Gases de Efeito Estufa do MEPA ("Política de GEE") se aplicam ao Projeto. O Certificado do Secretário sobre o SFEIR afirma: "O projeto irá gerar energia renovável limpa que reduzirá as emissões de GEE da rede elétrica em aproximadamente 2 milhões de toneladas métricas anuais" (Exh. SW-15, às 9). Portanto, verificamos que todas as medidas viáveis foram tomadas para evitar ou minimizar os impactos dos GEE.

espera que a Empresa observe e siga todas as conclusões da Secção 61 relacionadas com a EJ, contidas no Certificado SFEIR (Exh. SW-15, em 22-23).

Conforme declarado na Seção VI.D.2, o Siting Board descobriu que a Estação de Conversão e a Rota do Rio Lee permanecem acima dos níveis de inundação com aumento projetado do nível do mar de 4,0 pés, mas um pequeno segmento do local do landfall estaria abaixo dos níveis de inundação com um aumento do nível do mar modelado de 6,0 pés. A Estação Conversora foi projetada para tolerar temperaturas do ar altas e amplamente flutuantes e está localizada fora dos limites da elevação projetada do nível do mar de 4,0 pés, e está localizada fora das zonas de inundação mapeadas. O Siting Board também constatou que os cabos de exportação onshore e offshore e os TJBs serão projetados para resistir a serem submersos e operados em água salgada. Com essas descobertas e a exigência de que a Companhia informe o Siting Board a cada cinco anos com atualizações sobre o aumento do nível do mar e proponha qualquer mitigação adicional, o Siting Board atendeu aos requisitos para considerar as implicações do aumento do nível do mar da Seção 61 do Projeto.

Conforme especificamente exigido pelo MEPA, o Siting Board tem: revisado o SFEIR para o Projeto; avaliou e determinou o impacto do Projeto no ambiente natural; especificou detalhadamente nesta decisão as medidas a serem tomadas pela Companhia para evitar danos ao meio ambiente ou, na medida em que os danos ao meio ambiente não possam ser evitados, para minimizar e mitigar os danos ao meio ambiente na medida do possível. O Secretário determinou que o SFEIR para o Projeto cumpre adequada e adequadamente com o MEPA (Exh. SW-15, em 1)

Assim, o Siting Board considera que todas as medidas viáveis foram tomadas para evitar ou minimizar os impactos ambientais do Projeto proposto. G.L. c. 30, § 61.

XII. DECISÃO

O estatuto de habilitação do Siting Board orienta o Siting Board a implementar as políticas energéticas contidas no G.L. c. 164, §§ 69H a 69Q para fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth com um impacto mínimo no meio ambiente ao menor custo possível.

G.L. c. 164, § 69H. Um candidato deve obter a aprovação do Siting Board nos termos do G.L. c. 164, § 69J antes da construção de uma instalação de energia proposta.

Na secção III, supra, o Siting Board considera que, sob reserva de uma condição estabelecida nessa secção, a SCW demonstrou a necessidade de recursos de transmissão adicionais para interligar o seu SCW OGF à rede de transporte regional. Além disso, o Siting Board considera que a Empresa estabeleceu que é apropriado para ela construir a Variação Percebida juntamente com outros componentes do Projeto.

Na Seção IV, acima, o Siting Board considera que, no cômputo geral, o Projeto é superior às outras alternativas avaliadas no que diz respeito ao custo, impacto ambiental, atendendo à necessidade identificada e fornecendo um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth com o mínimo impacto no meio ambiente ao menor custo possível.

Na Seção V, acima, o Siting Board considera que a Companhia: (1) desenvolveu e aplicou um conjunto razoável de critérios para identificar e avaliar rotas alternativas de forma a garantir que não negligenciou ou eliminou quaisquer rotas que sejam claramente superiores ao projeto proposto; e (2) identificou pelo menos duas rotas de linhas de transmissão com alguma diversidade geográfica. O Siting Board considera que a empresa demonstrou que examinou uma gama razoável de alternativas práticas de localização, procurando minimizar os custos e os impactos ambientais.

Na Seção VI, acima, o Siting Board considera que a Rota do Rio Lee – incluindo sua Variação Percebida – é superior à Rota do Rio Taunton (e Variação Notada) no que diz respeito a fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth, com um impacto mínimo no meio ambiente, ao menor custo possível, e permitindo a expansão futura da eletricidade do Projeto de forma ambientalmente correta e econômica.

Além disso, o Siting Board considera que a Empresa forneceu informações suficientes para permitir que o Conselho determine se o Projeto alcançou um equilíbrio adequado entre custo, confiabilidade e impactos ambientais.

Além disso, o Siting Board considera que, com a implementação das condições especificadas e mitigação apresentadas acima, e o cumprimento de todos os requisitos locais, estaduais e federais, os impactos ambientais do Projeto ao longo da Rota do Rio Lee, Estação Conversora e Interconexão de Rede seriam minimizados.

Na Seção VII, acima, o Siting Board considera que, sujeito à mitigação especificada e às condições estabelecidas nesta Decisão, os planos da Companhia para a construção do Projeto são consistentes com as políticas de saúde atuais da Commonwealth.

Além disso, o Siting Board considera que a construção e a operação do projeto seriam consistentes com as múltiplas políticas de proteção ambiental que incentivam os projetos eólicos offshore e as consequentes reduções de emissões de GEE.

Além disso, o Siting Board considera que o projeto alcançaria uma distribuição equitativa dos benefícios energéticos e ambientais e dos encargos ambientais e é consistente com os requisitos dos Princípios EJ articulados na Lei do Roteiro.

Além disso, o Siting Board considera que o Projeto seria consistente e promoveria as políticas da Commonwealth em relação ao uso e desenvolvimento de recursos.

Na Seção VIII, acima, o Siting Board considera que: (1) a Companhia é uma PSC; 2) A utilização proposta é razoavelmente necessária para a conveniência ou o bem-estar do público; e (3) certas isenções de zoneamento especificamente nomeadas, estabelecidas acima, são necessárias na aceção do G.L. c. 40A, § 3 para a construção e operação da Estação Conversora, da Interconexão de Rede e dos Cabos Terrestres. Além disso, o Siting Board considera que a empresa consultou de boa-fé a cidade de Somerset e conseguiu um grau considerável de alinhamento com a cidade nas condições solicitadas pela cidade. Assim, o Siting Board CONCEDE a Petição de Zoneamento da Empresa na medida em que busca isenções individuais do Estatuto de Zoneamento de Somerset.

Na secção IX, supra, o Siting Board considera que a concessão de uma isenção de zonamento abrangente para o projeto é simultaneamente necessária e adequada. Assim, o Siting Board CONCEDE uma isenção de zoneamento abrangente para o Projeto.

Na Secção X, supra, o Siting Board considera, nos termos do G.L. c. 164, § 72, que o projeto proposto é necessário para o fim alegado, serviria a conveniência pública e é coerente com o interesse público.

Assim, o Siting Board APROVA nos termos do G.L. c. 164, §§ 69J, 72, a Petição da Companhia para construir o Projeto usando a Rota do Rio Lee (com sua Variação Notada), conforme descrito neste documento, sujeito às seguintes Condições A a R.

- A. O Siting Board orienta a Empresa a cumprir todas as leis, regulamentos e portarias federais, estaduais e locais aplicáveis dos quais a Empresa não recebeu uma isenção. A Empresa será responsável por garantir tal conformidade por seus contratados, subcontratados ou outros agentes.
- B. O Siting Board instrui a Companhia, no prazo de 90 dias após a conclusão do Projeto, a apresentar um relatório ao Siting Board documentando o cumprimento de todas as condições contidas nesta Decisão, observando quaisquer condições pendentes ainda a serem satisfeitas e a data prevista e o status de conformidade.
- C. O Siting Board orienta a Companhia a apresentar ao Siting Board, antes de iniciar a construção do Projeto, uma cópia do ROD do BOEM aprovando o OGF proposto pela Companhia. A Companhia não poderá iniciar a construção do Projeto de transmissão proposto, com exceção da aquisição de equipamentos e serviços, até que tenha cumprido esta condição. O Siting Board analisará caso a caso os pedidos de flexibilidade na aplicação desta condição.
- D. O Siting Board instrui a Empresa a continuar as consultas com o DMF de Massachusetts sobre os esforços planejados de monitoramento da pesca costeira, incluindo o monitoramento pós-construção, e a informar anualmente sobre os esforços de monitoramento pós-construção ao Massachusetts DMF e ao Siting Board durante a duração de tal atividade de monitoramento, conforme exigido pelo Plano de Monitoramento da Pesca Costeira Eólica da Costa Sul.
- E. O Siting Board orienta a empresa a: (i) usar eletricidade terra-navio para navios enquanto eles estão atracados, sempre que possível, e (ii) avaliar a viabilidade de fornecer eletricidade terra-navio para navios próximos à costa para minimizar ou eliminar a necessidade de motores a bordo para gerar energia a partir de combustíveis fósseis, e (iii) apresentar relatórios indicando sua capacidade de usar operações terra-navio 30 dias antes da construção, 180 dias após o início da construção e 90 dias após a conclusão da construção.
- F. O Siting Board orienta a Empresa a incluir em seu ERP final as seguintes condições de emergência, incluindo: descoberta de contaminação imprevista ou estruturas potencialmente impactando cursos d'água, derramamentos de petróleo ou materiais perigosos, componentes danificados do Projeto offshore e onshore impactando as águas ou áreas costeiras de Massachusetts e emergências médicas ou de incêndio. O plano deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos: i) medidas de resposta que serão tomadas em caso de derrames, no local ou fora do local, ou de libertações de petróleo ou materiais perigosos ou de outras condições de emergência acima referidas; (ii) nomes e números de telefone de agências/funcionários locais, estaduais e federais a serem contatados em caso de emergência, incluindo um derramamento de óleo ou materiais perigosos, e a obrigação de notificar os representantes da cidade dentro de duas horas de qualquer derramamento ou derramamento fora do local que possa migrar para fora do local

local, ou outras condições de emergência acima; (iii) procedimentos de evacuação de residências e empresas locais em caso de incêndio ou grande liberação de vapor; os procedimentos devem incluir, no mínimo, procedimentos de notificação de emergência e uma zona de recepção de evacuação; iv) medidas de prevenção e combate a incêndios que incluam, no mínimo, procedimentos e equipamentos a utilizar para responder a incêndios na zona de trabalho que possam ocorrer nos equipamentos; v) Um plano de contingência de preparação para eventos para fazer face a potenciais acontecimentos naturais ou operacionais que possam ocorrer na estação de conversor. O ERP final deve ser apresentado ao Siting Board 30 dias antes da construção e atualizado pelo menos anualmente a partir daí.

- G. O Siting Board orienta a Empresa a desenvolver um Plano de Avaliação e Mitigação de Ruído como parte de seu CMP, que deverá cumprir as normas aplicáveis do Regulamento de Ruído MassDEP em 310 CMR 7.10 e do Estatuto de Controle de Ruído da Cidade de Somerset, durante a pré-construção e construção, incluindo durante as atividades de HDD, e operação do Projeto. A Empresa deve fornecer ao Município e à Junta o seu Plano de Avaliação e Mitigação do Ruído antes de iniciar as atividades de construção. O Plano de Avaliação e Mitigação de Ruído deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos: (i) informações e dados de apoio à avaliação da Empresa de que os termos do Regulamento de Ruído MassDEP acima referenciado e do Estatuto de Controle de Ruído Somerset serão cumpridos e mantidos, soluções e ações de resposta para violações de ruído relatadas ou reclamações, bem como quaisquer outras informações que a Somerset Board of Health possa razoavelmente exigir para garantir o cumprimento das normas aplicáveis; (ii) o Somerset Board of Health pode realizar as inspeções e medições necessárias para garantir a precisão de qualquer relatório apresentado para verificar a conformidade com o Regulamento de Ruído MassDEP e o Estatuto de Controle de Ruído Somerset (estas podem incluir inspeções no local por um especialista em ruído ou som durante períodos especificados de construção); e (iii) medidas de mitigação a serem utilizadas para manter a conformidade com os níveis de ação de monitoramento de ruído específicos do local. Estes podem incluir controles de vias (por exemplo, vedações perimetrais, mantas de atenuação do ruído) e dispositivos de controlo do ruído, tais como silenciadores, mortalhas e ferramentas alternativas, a rever em consulta com o Conselho Municipal de Saúde ou o seu representante.
- H. O Siting Board orienta a Companhia a limitar o horário de construção das partes terrestre e terrestre do Projeto às 7h00 às 19h00 nos dias úteis e às 9h00 a.m. às 19:00 aos sábados, sem construção aos domingos ou feriados estaduais ou federais legais, a menos que operacionalmente necessário para operações contínuas (ou seja, HDD) ou uma emergência. Os trabalhos que exijam uma duração contínua superior à que as horas normais de construção permitem, tais como as operações de HDD, devem, com 48 horas de antecedência, notificar as cidades de Somerset e Swansea e a cidade de Fall River e publicar no sítio Web da Empresa, exceto em caso de circunstâncias de emergência, ser

isentos deste requisito. Caso a Empresa necessite de prolongar os trabalhos de construção para além dessas horas e dias, com exceção de circunstâncias de emergência num determinado dia que exijam horários alargados, o Siting Board instrui a Empresa a pedir autorização prévia por escrito à Cidade de Somerset antes de iniciar os trabalhos e a fornecer à Siting Board uma cópia dessa permissão. Se a Companhia e os funcionários municipais não forem capazes de chegar a acordo sobre se tal horário ou dias de construção estendidos devem ocorrer, a Empresa pode solicitar autorização prévia do Siting Board e deve fornecer às cidades de Somerset e Swansea e City of Fall River uma cópia de tal solicitação e autorização.

- I. O Siting Board instrui a Empresa a desenvolver um Plano de Gestão da Qualidade do Ar, em consulta com o consultor designado da Cidade para revisão e comentários, e a cooperar de boa fé para abordar e tentar resolver as preocupações observadas pelo consultor da Cidade. O Siting Board espera que a Companhia responda em tempo hábil às condições razoáveis e recomendações dos consultores da Cidade, e que um procedimento seja estabelecido para a resolução de quaisquer disputas. O Siting Board também orienta a Companhia a coordenar com outros inquilinos e proprietários de terras de Brayton Point e a cidade de Somerset e Swansea no que diz respeito aos cronogramas de construção e acesso ao local, para minimizar os impactos relacionados à construção (tráfego, qualidade do ar, ruído, etc.) para os usos do solo vizinhos.
- J. O Siting Board orienta a Companhia a considerar potenciais oportunidades de uso ou conversão para veículos e equipamentos elétricos para atividades de construção e apresentar relatórios indicando a capacidade de usar veículos elétricos durante os seguintes intervalos de tempo: 30 dias antes da construção; 180 dias após o início da construção; e 90 dias após a conclusão da construção.
- K. O Siting Board orienta a Empresa a fornecer um plano de monitoramento pós-construção para os Cabos de Exportação Offshore nas águas do estado de Massachusetts. O plano de monitorização deve assegurar que os cabos de exportação offshore continuem a cumprir as profundidades de enterramento dos cabos alvo após grandes tempestades (furacões e nor'easters). O Conselho orienta a Empresa a consultar o DMF de Massachusetts sobre locais de monitoramento específicos e cronograma das atividades de monitoramento.
- L. O Siting Board orienta a Companhia a realizar testes de campos magnéticos a partir dos Cabos Terrestres e Interconexão de Rede e da Estação Conversora, que devem ser feitos (i) antes do início da construção para estabelecer uma linha de base, (ii) 90 dias a partir do OGF estar totalmente desenvolvido e capaz de fornecer 1.200 MW de energia, e (iii) um ano a partir do OGF estar totalmente desenvolvido e capaz de fornecer aproximadamente 1.200 MW de energia. O Siting Board orienta a Empresa a realizar testes de campos magnéticos dos Cabos de Exportação Offshore

no prazo de um ano após o projeto estar totalmente instalado e operacional. A empresa deve apresentar os resultados dos testes ao Siting Board.

- M. O Siting Board instrui a empresa a apresentar relatórios ao EFSB a cada cinco anos com atualizações sobre as projeções mais recentes sobre o aumento do nível do mar e o risco de inundação e propor quaisquer medidas de mitigação adicionais necessárias para lidar com tais riscos. O Conselho ponderará se deve instruir o requerente a implementar medidas de mitigação adicionais nesse momento.
- N. O zoneamento está sujeito às condições solicitadas pela cidade de Somerset e acordadas pela Companhia, conforme estabelecido acima, com algumas modificações e parâmetros específicos impostos pela Siting Board. A Companhia é orientada a cumprir os compromissos que assumiu em resposta ao pedido de condições do Município, conforme descrito pelo Siting Board no Quadro 26 e alterado nesta Decisão. Além disso, no caso de um desacordo em relação ao cumprimento desta condição, o Siting Board espera que as partes se esforcem de boa fé para resolver tal desacordo.
- O. O Siting Board instrui a Companhia a atender aos pedidos de reembolso feitos pela cidade de Somerset, conforme estabelecido na seção VIII.D.4.a e Tabela 26. O referido reembolso deve ser efetuado da forma adiante descrita. Para ter direito a esse reembolso, o município deve, em primeiro lugar, obter de cada consultor uma proposta escrita relativa ao âmbito dos trabalhos e uma estimativa do custo desses trabalhos. O Município deve, então, encaminhar essa estimativa à Companhia. O A Empresa pode solicitar qualquer informação ao Município e aos seus consultores necessária para tomar uma decisão informada sobre se os âmbitos de trabalho propostos e os custos propostos são razoáveis; e o Município e seus consultores devem atender a tais pedidos. A Empresa e o Município são instruídos a negociar entre si de boa-fé sobre o escopo de trabalho apropriado para cada consultor e o pagamento adequado para cada consultor. Se a Companhia e o Município não conseguirem chegar a acordo sobre estas questões, então são instruídos a submeter os seus litígios, por escrito, ao Presidente. O Presidente pode, mas não é obrigado a convocar uma audiência probatória sobre quaisquer questões contestadas e pode também exigir alegações orais ou a apresentação de resumos por advogados das referidas partes. A decisão do Presidente, tomada em consulta com o diretor, o diretor adjunto e o conselho geral da Junta de Administração, sobre tais disputas será definitiva.
- P. O Siting Board orienta a Companhia a apresentar uma atualização em 30 dias da decisão final sobre o status das negociações do HCA com a cidade de Somerset. Além disso, a Siting Board orienta a Empresa a arquivar uma cópia do Host executado

Acordo Comunitário se e quando for celebrado entre a Empresa e o Município.

- Q. O Siting Board orienta a Companhia a fornecer informações atualizadas 90 dias antes do início da construção sobre todas as medidas a serem tomadas pela Companhia para evitar, minimizar e mitigar os impactos ambientais relacionados ao uso do NBMCT. Além disso, o Siting Board orienta a Empresa a fornecer os detalhes de seu plano e programa de envolvimento com a comunidade com o parceiro selecionado do CBO de New Bedford e outras partes interessadas importantes de New Bedford.
- R. A Junta de Implantação orienta a Companhia a apresentar informações atualizadas 90 dias antes do início da construção e 90 dias após a conclusão da construção, que incluam: uma descrição das áreas geográficas esperadas ou reais dos funcionários e trabalhadores subcontratados associados ao Projeto; as contribuições da Empresa para uma força de trabalho treinada; o progresso da Companhia no cumprimento de seu compromisso de que pelo menos 75% dos trabalhos de operação e manutenção serão contratados dentro da comunidade do Litoral Sul; e a medida em que os funcionários e subcontratados do Projeto residem dentro de uma população de EJ relevante para a área do Projeto.

Uma vez que as questões abordadas na presente decisão relativas a esta instalação estão sujeitas a alterações ao longo do tempo, a construção da instalação de produção proposta deve ser iniciada no prazo de três anos a contar da data da decisão.

Além disso, o Siting Board observa que as conclusões da presente decisão se baseiam nos autos do presente processo. Um proponente de projeto tem a obrigação absoluta de construir e operar as suas instalações em conformidade com todos os aspetos da sua proposta, tal como apresentada ao Siting Board. Por conseguinte, o Siting Board exige que o SCW, ou os seus sucessores interessados, notifiquem o Siting Board de quaisquer alterações que não sejam pequenas alterações à proposta, para que o Siting Board possa decidir se deve investigar mais aprofundadamente uma questão específica. O ACS ou os seus sucessores em interesse são obrigados a fornecer ao Siting Board informações suficientes sobre as alterações ao projeto proposto para permitir que o Siting Board tome essas determinações.

A handwritten signature in black ink that reads "Robert J. Shea". The signature is written in a cursive style with a large initial 'R'.

Robert J. Shea, Presidente
do Esq.

Datado deste 4 de outubro de 2024

APROVADO por votação do Conselho de Administração de Instalações Energéticas na sua reunião de 1 de outubro de 2024, pelos membros presentes e votantes. Votando a favor da decisão provisória, com as alterações nela introduzidas: Rebecca L. Tepper, Secretária da Energia e dos Assuntos Ambientais e Presidente do EFSB; James M. Van Nostrand, Presidente, Departamento de Serviços Públicos; Staci Rubin, Comissária do Departamento de Serviços Públicos; Ben Dobbs, designado para o Comissário do Departamento de Recursos Energéticos; Bonnie Heiple, Comissária, Ministério da Proteção do Ambiente; Jonathan Cosco, Conselheiro Geral e designado para o Gabinete Executivo de Desenvolvimento Económico; Joseph C. Bonfiglio, membro público; e Greg Watson, membro público.



Rebecca L. Tepper, Presidente
do Conselho de Localização de
Instalações Energéticas

Datado deste 4 de outubro de 2024

O recurso em matéria de direito de qualquer decisão, despacho ou decisão final da Siting Board pode ser interposto para o Supremo Tribunal Judicial por uma parte lesada com interesse, mediante a apresentação de uma petição escrita pedindo que a ordem da Siting Board seja modificada ou anulada total ou parcialmente.

Este pedido de recurso deve ser apresentado à Siting Board no prazo de vinte dias a contar da data de notificação da decisão, despacho ou decisão da Siting Board, ou dentro de um prazo adicional que a Siting Board possa permitir mediante pedido apresentado antes do termo do prazo de vinte dias a contar da data de notificação da referida decisão, ordem ou decisão. No prazo de dez dias a contar da apresentação do pedido, a parte recorrente deve interpor o recurso no Supremo Tribunal Judicial do Condado de Suffolk, apresentando uma cópia do mesmo junto do secretário do referido tribunal. Leis Gerais de Massachusetts, Capítulo 25, Seção 5; Capítulo 164, Sec. 69P.