

**ESTADO DE MASSACHUSETTS
CONSELHO DE LOCALIZAÇÃO DE INSTALAÇÕES DE ENERGIA**

Petição da NSTAR Electric Company d/b/a)
Eversource Energy e da New England Power)
Company d/b/a National Grid para aprovação)
para construir, operar e manter uma nova linha de) EFSB 21-04
transmissão de 115 kV em Acushnet, New)
Bedford, Dartmouth e Fall River, Massachusetts,)
conforme G.L. c. 164, §69J)

Petição da NSTAR Electric Company d/b/a)
Eversource Energy e New England Power)
Company d/b/a National Grid para aprovação)
para construir, operar e manter uma nova linha de) D.P.U. 21-149
transmissão de 115 kV em Acushnet, New)
Bedford, Dartmouth e Fall River, Massachusetts,)
conforme o G.L. c. 164, § 72)

DECISÃO PROVISÓRIA DO RASCUNHO

Sobre a decisão:

Brian T. Wilmer
Caleb T. Cheng
Yonathan Mengesha

Presidente do Conselho
Connor C. Tarr
10 de abril de 2026

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

APARIÇÕES:

David S. Rosenzweig, Esq.
Michael J. Koehler, Esq.
Keegan Werlin LLP
One Cranberry Hill, Suíte 304 Lexington, MA 02421
PARA: New England Power Company d/b/a
Grade Nacional
Requerente
E:
NSTAR Electric Company d/b/a
Eversource Energy
Requerente

Marisa L. Pizzi, Esq.
National Grid USA Service Company, Inc.
d/b/a National Grid
40 Sylvan Road
Waltham, MA 02451
PARA: New England Power Company d/b/a
Grade Nacional
Requerente

Sarah Riley, Presidente
Associação de Bairros de Copicut
1679 Copicut Road
Fall River, MA 02747
Pro Se
Intervinente

ÍNDICE

Abreviações.....	v
RESUMO DA DECISÃO FINAL	xi
I. Introdução	1
A. Descrição do Projeto Proposto.....	1
B. Histórico Processual.....	3
II. Jurisdição	7
III. Necessidade do Projeto Proposto.....	9
A. Padrão de Revisão.....	9
B. Descrição das Empresas sobre a Necessidade do Projeto.....	10
1. Propósito do Projeto.....	10
2. Avaliações de Necessidades ISO-NE	10
3. Análise Adicional de Necessidades da Eversource e da Rede Nacional ..	19
C. Posições dos partidos	23
D. Análise e Descobertas sobre a Necessidade.....	23
IV. Abordagens Alternativas para Atender à Necessidade Identificada	26
A. Padrão de Revisão.....	26
B. Análise das Empresas sobre Abordagens Alternativas para Atender à Necessidade	26
1. Projeto Proposto e Componentes Relacionados	27
2. Alternativa Sem Ação	27
3. Alternativas de Transmissão	28
4. Alternativas Não-Transmissão.....	34
C. Análise e Descobertas sobre Abordagens Alternativas	37
V. Seleção de Rotas	38
A. Padrão de Revisão.....	38
B. Abordagem das Empresas para a Seleção de Rotas.....	39
1. Definindo a Área de Estudo de Rotagens e Estabelecendo Critérios de Seleção de Rotas	39
2. Identificando o Universo das Rotas	41
3. Filtrando rotas potenciais e reduzindo a lista de rotas candidatas	42
4. Ponderação e pontuação das rotas candidatas.....	45
5. Seleção de uma Rota Proposta.....	49
C. Diversidade Geográfica	50
D. Análise e Descobertas sobre a Seleção de Rotas	50
VI. Análise dos Impactos do Projeto.....	52

A.	Padrão de Revisão.....	52
B.	Descrição dos Elementos do Projeto.....	53
	1. Nova Linha de Transmissão.....	53
	2. Trabalho com subestações	54
C.	Descrição Geral da Construção do Projeto	54
	1. Linha de Transmissão Aérea.....	54
	2. Linha de Transmissão Subterrânea	59
	3. Horário e Cronograma de Trabalho na Construção	59
D.	Impactos do Projeto	60
	1. Usos da Terra e Recursos Baseados na Terra	60
	2. Recursos Hídricos e Áreas Úmidas.....	86
	3. Ruído.....	92
	4. Visual	96
	5. Aéreo.....	100
	6. Tráfego	101
	7. Resíduos Perigosos e Segurança.....	107
	8. EMF	110
	9. Pedidos de CNA às empresas	114
E.	Custo	120
F.	Confiabilidade.....	121
G.	Conclusão sobre a Análise dos Impactos do Projeto	121
VII.	Consistência com as Políticas da Comunidade.....	123
A.	Padrão de Revisão.....	123
B.	Posição dos Partidos	123
	1. Políticas de Saúde	124
	2. Políticas de Proteção Ambiental	124
	3. Políticas de Uso e Desenvolvimento de Recursos	129
C.	Análise e Descobertas	130
	1. Consistência com as Políticas de Saúde.....	130
	2. Consistência com as Leis, Regulamentos e Políticas Ambientais	130
	3. Consistência com as Políticas de Uso e Desenvolvimento de Recursos	135
D.	Conclusão.....	135
VIII.	Análise sob G.L. c. 164, § 72.....	136
IX.	Constatações da Seção 61	136
X.	Decisão.....	137

Abreviações

CECP 2025-2030	Plano de Energia Limpa e Clima para 2025 e 2030
Avaliação de Necessidades 2026	Avaliação das Necessidades de Transmissão pela ISO-NE do sistema de transmissão que atende a região Sudeste de Massachusetts-Rhode Island até 2026, realizada em 2016
2029 Precisa de Atualização	Atualização de Avaliação de Necessidades da Área Sudeste de Massachusetts e Rhode Island 2029, lançado em 2020
Determinação 2050	Determinação do Limite de Emissões em Todo o Estado para 2050
Roteiro 2050	Roteiro de Descarbonização de Massachusetts 2050
AC	corrente alternada
ACECs	Áreas de Preocupação Ambiental Crítica
BESS	Sistema de Armazenamento de Energia em Baterias
<u>Beverly-Salem</u>	<u>New England Power Company d/b/a National Grid</u> , EFBSB 19-04/D.P.U. 19-77/19-78 (2021)
BMPs	Melhores práticas de gestão
BPS	Sistema de Energia a Granel
<u>Braintree</u>	<u>Conselho de Planejamento de Braintree v. Departamento de Serviços Públicos</u> , 420 Mass. 22 (1995)
BRI	Instituto de Pesquisa em Biodiversidade
Rotas Candidatas	sete opções de rota, incluindo a Rota Proposta
Relatório CELT	Relatório de Capacidade, Energia, Cargas e Transmissão, pela ISO-NE
CLLs	Níveis críticos de carga
CMP	Permissão de Conservação e Manejo
CNA	Associação de Bairros de Copicut
<u>Colonial 2016</u>	<u>Colonial Gas Company d/b/a National Grid</u> , EFBSB 1601 (2016)
<u>Colonial 2019</u>	<u>Colonial Gas Company d/b/a National Grid</u> , EFBSB 18-01/D.P.U. 1830 (2019)
Empresas	Eversource e National Grid
Previsão das Empresas	previsão que combinava as previsões internas das empresas para subestações dentro do Load Pocket
Bueiro	bueiro na Quanapoag Road sobre o Rio Copicut
CVP	Poças Temporárias Certificadas

dBa	Decibéis ponderados em A
DCR	Departamento de Conservação e Recreação de Massachusetts
DCTs	Torres de circuito duplo
Departamento	Departamento de Serviços Públicos de Massachusetts
DFW	Divisão de Pesca e Vida Selvagem de Massachusetts
<u>East Eagle</u>	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy</u> , EFSB 14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017)
EE	Eficiência energética
EEA	(Massachusetts) Escritório Executivo de Energia e Assuntos Ambientais
EENF	Formulário Ampliado de Notificação Ambiental, MEPA
EFSB Massachusetts	Conselho de Localização das Instalações de Energia de
EIR	Relatório de Impacto Ambiental, MEPA
EJ	Justiça ambiental
Política EJ	Política de Justiça Ambiental do Escritório Executivo de Energia e Assuntos Ambientais, datada de 24 de junho de 2021
Protocolos EJ	Protocolo de Envolvimento Público da MEPA para Populações de Justiça Ambiental
EMF	Campos elétricos e magnéticos
Eversource	NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy (co-peticionária)
FRPD	Departamento de Polícia de Fall River
<u>GCEP</u>	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy</u> , EFSB 22-03/D.P.U. 22-21 (2024)
GHG	Gás de efeito estufa
Política de GEE da MEPA	Política e Protocolo de Emissão de Gases de Efeito Estufa
GIS	Sistema de Informação Geográfica
G.L. c.	Capítulo das Leis Gerais de Massachusetts
GWSA	Lei de Soluções para o Aquecimento Global, St. 2028, c. 298
HDD	Perfuração direcional horizontal
Hz	Hertz
ICES	Comissão Internacional de Segurança Eletromagnética

ICNIRP	Comissão Internacional de Proteção Radiativa Não Ionizante
ISO-NE	Operador Independente de Sistema da Nova Inglaterra
kV	quilovolt
kV/m	quilovolt por metro
LSP	Profissional de Local Licenciado
MassDEP	Departamento de Proteção Ambiental de Massachusetts
MassDOT	Departamento de Transportes de Massachusetts
MassGIS	Sistema de Informação Geográfica de Massachusetts
MEPA	Lei de Política Ambiental de Massachusetts
MESA	Lei de Espécies Ameaçadas de Massachusetts
mG	Milligauss
MHC	Comissão Histórica de Massachusetts
<u>Confiabilidade no Mid Cape</u>	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 19-06/D.P.U. 19 142/19 143 (2022)</u>
MVA	Megavolt-ampères
MW	megawatts
MWh	Megawatt-horas
N-1	Primeira contingência, a perda do elemento do sistema de energia (uma instalação de geração ou transmissão) com maior impacto na confiabilidade do sistema
N-1-1	Segunda contingência, a perda de um elemento de poder adicional após uma primeira contingência, que tem o maior impacto no sistema
Grade Nacional	New England Power Company d/b/a National Grid (co-peticionário)
NERC	Corporação Norte-Americana de Confiabilidade Elétrica
Nova Linha	Uma linha de transmissão elétrica aérea de aproximadamente 12,5 milhas de 115 kV entre o Industrial Park Tap da Eversource em Acushnet e a Subestação Bell Rock da National Grid em Fall River
NHESP	Programa de Espécies Ameaçadas de Patrimônio Natural
Aviso	Aviso de Julgamento e Audiência de Comentários Públicos
NPCC	Conselho Coordenador de Energia do Nordeste
NPDES	Sistema Nacional de Eliminação de Descargas de Poluentes

NTAs	Alternativas não relacionadas à transmissão
OHM	Petróleo e materiais perigosos
ORWs	Águas de Recursos Excepcionais
OSHA	Administração de Segurança e Saúde Ocupacional dos EUA
Plano de Alcance	Plano de Extensão Comunitária para Construção
PAL	Laboratório Público de Arqueologia
Petições	Petição do Conselho de Empresas Sediadas e Petição da Seção 72
Procedimento PP-3	Procedimento de Planejamento ISO nº 3, "Padrões de Confiabilidade para as Instalações de Transmissão Pool da Área da Nova Inglaterra"
Projeto	Obras de Nova Linha e Subestação, conhecidas como Projeto de Confiabilidade de Acushnet a Fall River
Bolsão de Carga do Projeto	o bolso de carga relacionado ao Projeto inclui Acushnet, Dartmouth, Fairhaven, Fall River, Freetown, Marion, Mattapoissett, New Bedford, Rochester e Westport em Massachusetts, e Jamestown, Little Compton, Middletown, Newport, Portsmouth e Tiverton em Rhode Island
Rota Proposta	A rota proposta pelas Empresas para a Nova Linha, inteiramente dentro das Linhas de Avião existentes das Empresas, conhecida como Rota 1
Área de Estudo de Rota Proposta	Área dentro da Rota Proposta e dentro de 300 pés das bordas da Rota Proposta
PSC	Corporação de Serviço Público
PV	Fotovoltaica
Lei de Reestruturação	Lei relativa à reestruturação da indústria de utilidades elétricas no estado, regulando a oferta de eletricidade e outros serviços, e promovendo proteções aprimoradas ao consumidor nela existentes, St. 1997, c. 164 (Lei de Reestruturação da Indústria Elétrica de 1997)
Lei do Roteiro	Uma Lei Criando um Roteiro de Próxima Geração para a Política Climática de Massachusetts, St. 2021, c. 8
Área de Estudo de Roteamento	terras dentro dos seguintes limites geográficos: (1) Corredor do Gasoduto de Gás Natural Enbridge ao norte; (2) Rodovia dos EUA 65 ao sul; (3) Subestação Bell Rock a oeste; e (4) Parque Industrial Tap a leste
ROW	Direito de passagem

RSP	Plano do Sistema Regional
<u>Salve a Baía</u>	<u>Save the Bay v. Departamento de Serviços Públicos</u> , 366 Mass. 667 (1975)
Secretário	Secretário do Escritório Executivo de Energia e Assuntos Ambientais
Constatações da Seção 61	G.L. c. 30, § 61
Seção 106	36 CFR, Parte 800
Petição da Seção 72	Petição das empresas conforme G.L. c. 164, § 72
SEIR	Relatório Único de Impacto Ambiental, MEPA
SEMA-RI	Sudeste de Massachusetts-Rhode Island
SF6	Hexafluoreto de enxofre
Conselho de Localização de Massachusetts	Conselho de Localização das Instalações de Energia
Petição do Conselho de Instalação	Petição das empresas conforme G.L. c. 164, § 69J
Crescimento Inteligente & estabelecida pelo EEA em	Política de Crescimento Inteligente/Energia Inteligente 2007
<u>Somerset-Fall River</u>	<u>New England Power Company d/b/a National Grid</u> , D.P.U. 22-95 (2026)
Vento SouthCoast	<u>SouthCoast Wind Energy LLC</u> , EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68 (2024)
<u>Stoughton-Boston</u>	<u>Boston Edison Company d/b/a NSTAR Electric</u> , EFSB 04-1/D.P.U. 04-05/04-6 (2005)
Área de Estudo	A área geográfica considerada para possíveis rotas da Nova Linha
Trabalho com subestações	melhorias de proteção e controle, incluindo a instalação de uma armadilha de ondas e sintonizador de linha, na Subestação Bell Rock em Fall River, Subestação Tremont em Wareham e Subestação Acushnet
<u>Sudbury-Hudson</u>	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy</u> , EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83 (2019)
SWPPP	Plano de Prevenção da Poluição das Águas Pluviais
TMP	Plano de Gestão de Tráfego
<u>Cidade de Sudbury</u>	<u>Cidade de Sudbury v. Conselho de Localização de Instalações de Energia</u> , 487 Mass. 737 (2021)
<u>Cidade de Truro</u>	<u>Cidade de Truro v. Departamento de Serviços Públicos</u> , 365 Mass. 407 (1974)

USACE	Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA
USEPA	Agência de Proteção Ambiental dos EUA
USFWS	Serviço de Pesca e Vida Selvagem dos EUA
USGS	Serviço Geológico dos EUA
<u>Walpole-Holbrook</u>	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 14-2/D.P.U. 14-73/14-74 (2017)</u>
QUEM	Organização Mundial da Saúde
<u>Woburn-Wakefield</u>	<u>NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 15-04/D.P.U. 15-140/15-141 (2018)</u>
WPA	Área de Proteção da Cabeça de Poço

RESUMO DA DECISÃO FINAL

O Projeto de Confiabilidade de Acushnet a Fall River (o "Projeto") é proposto conjuntamente pela NSTAR Electric Company (d/b/a Eversource Energy e pela New England Power Company (d/b/a National Grid (as "Empresas"). O projeto envolve a construção de uma linha de transmissão elétrica de aproximadamente 12,1 milhas, principalmente aérea, de 115 quilovolts, ao longo de um direito de passagem existente entre a Reach do Parque Industrial da Eversource em Acushnet e a Subestação Bell Rock da National Grid em Fall River, Massachusetts. Espera-se que o projeto custe aproximadamente US\$ 52,7 milhões em valores de 2021. A Decisão Provisória recomenda a aprovação do Projeto, com condições.

A Decisão Provisória conclui que o Projeto é necessário para abordar tanto deficiências térmicas quanto de tensão no sistema de transmissão que poderiam causar interrupções generalizadas em 16 municípios no sudeste de Massachusetts e Rhode Island sob vários cenários de contingência avaliados sob procedimentos e regras estabelecidas de planejamento do sistema. As Companhias realizaram um exame detalhado de sete rotas candidatas e selecionaram a Rota Proposta principalmente devido ao seu custo, que era aproximadamente um quarto, ou menos, do que as outras rotas avaliadas. As empresas também avaliaram outros tipos de soluções de transmissão e alternativas não relacionadas à transmissão (como geração e armazenamento de energia), que a Decisão Provisória considera inviáveis ou inferiores ao Projeto com base em custo, confiabilidade ou impactos ambientais.

O projeto seria instalado dentro de um direito de passagem já existente para a linha de transmissão, o que ajuda a limitar os impactos associados à construção do projeto. A construção do projeto no ROW exigiria a conversão permanente de aproximadamente 27,5 acres de terras altas florestais em áreas arbustivas, ou de pastagens e áreas úmidas florestais existentes para arbustos-arbustos ou áreas úmidas emergentes. As empresas adotariam Melhores Práticas de Gestão durante a construção para limitar impactos próximos a recursos ambientalmente sensíveis, como áreas úmidas e áreas de habitat. O Projeto tem potencial para causar impactos em espécies listadas no estado, para os quais as Empresas desenvolveriam planos de proteção específicos para espécies e medidas de mitigação em consulta com o Programa de Patrimônio Natural e Espécies Ameaçadas e o Serviço de Pesca e Vida Selvagem dos EUA. O projeto resultaria em mudanças mínimas nos níveis de campo magnético ao longo da borda do direito de passagem, com diminuições esperadas em muitos locais. O Certificado emitido para o Relatório Único de Impacto Ambiental do Projeto constatou que o projeto "cumpruiu adequadamente e adequadamente a MEPA e seus regulamentos de implementação."

A Decisão Provisória conclui que o Projeto seria consistente com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso e desenvolvimento de recursos do Estado, beneficiando todos os moradores das áreas afetadas, incluindo as populações de EJ, ao aumentar a confiabilidade do serviço de eletricidade e prevenir a possibilidade de interrupções relacionadas à transmissão. A Decisão Provisória recomenda a aprovação do Projeto, com condições, para garantir um fornecimento de energia confiável, com impacto mínimo no meio ambiente, ao menor custo possível.

De acordo com G.L. c. 164, § 69J, o Conselho de Localização de Instalações de Energia de Massachusetts ("Conselho de Localização") aprova, sujeito às condições estabelecidas abaixo, a Petição da NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy e da New England Power Company d/b/a National Grid para construir, operar e manter uma linha de transmissão de 115 quilovolts entre Acushnet e Fall River, Massachusetts.

I. INTRODUÇÃO

A. Descrição do Projeto Proposto

A NSTAR Electric Company, d/b/a Eversource Energy ("Eversource") e a New England Power Company, d/b/a National Grid ("National Grid") (juntas, as "Empresas"), propõem construir, operar e manter uma linha de transmissão elétrica de aproximadamente 12,1 milhas, principalmente aérea, de 115 quilovolts ("kV") ao longo dos direitos de passagem existentes ("ROW") entre a Reach do Parque Industrial da Eversource em Acushnet e a Subestação Bell Rock da National Grid em Fall River, Massachusetts (a "Nova Linha") (Expressão: EN1, p. 1). A New Line é uma extensão da Linha 114, uma linha de transmissão existente de aproximadamente 16 milhas de 115 kV que atualmente circula entre as subestações Tremont e Acushnet da Eversource (Exh. EN-2, em 1-1 n.1).

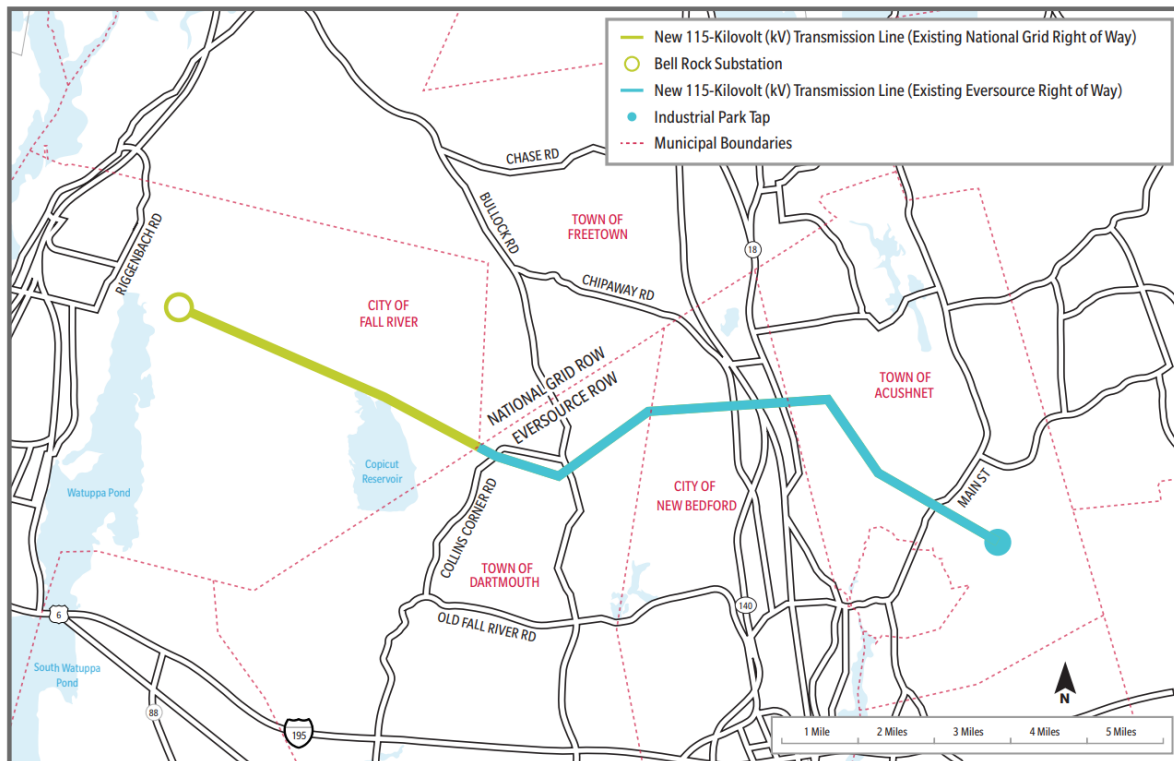
Um trecho de 7,9 milhas da New Line, localizado em Acushnet, New Bedford e Dartmouth, seria propriedade e operado pela Eversource; A National Grid possuía e operaria um trecho de 4,2 milhas da New Line localizado em Fall River (Exh. EN1, na página 1 n.1). Embora a maior parte da Nova Linha fosse aérea, dois pequenos trechos, totalizando aproximadamente 600 pés lineares, passariam subterrâneos para evitar múltiplas travessias aéreas no Industrial Park Tap em Acushnet e na High Hill Switching Station em Dartmouth (Exh. EN2, p. 13).

Com a construção da Nova Linha, a National Grid também realizará melhorias de proteção e controle, incluindo a instalação de uma armadilha de ondas e sintonizador de linha,¹

¹ Uma armadilha de linha (também conhecida como armadilha de onda) é uma bobina indutiva conectada a uma linha de transmissão em cada um de seus terminais para bloquear o sinal portador da linha de energia de viajar além da linha de transmissão

na Subestação Bell Rock para completar a terminação da Nova Linha; A Eversource atualizaria os equipamentos de proteção e controle em sua Subestação Tremont em Wareham e em sua Subestação Acushnet em Acushnet (coletivamente, o "Trabalho da Subestação") (Exh. EN1, nas páginas 1-2). A Nova Linha, juntamente com o trabalho de subestação, compreende o "Projeto de Confiabilidade de Acushnet a Fall River" (o "Projeto"). Espera-se que o projeto custe aproximadamente \$52,7 milhões em valores de 2021 (Exh. EN-2, p. 1-5, 4-25). Veja também, Seção VI.E, infra.

Figura 1: Mapa da rota proposta.



Fonte: Aviso de Julgamento e Audiência de Comentários Públicos, Fig. 1.

associada, evitando assim a perda de sinal (Exh. EFSBG-10). Um sintonizador de linha é um dispositivo eletrônico de baixa voltagem usado para otimizar a intensidade do sinal portador da linha de energia (Exh. EFSB-G-10).

B. Histórico Processual

Em 22 de dezembro de 2021, as empresas apresentaram petições para: (1) Aprovação do Conselho de Localização para construir o Projeto conforme G.L. c. 164, § 69J ("Petição de Localização do Conselho") (Exh. EN-1); e (2) aprovação do Departamento de Serviços Públicos ("Departamento") para construir o projeto conforme G.L. c. 164, § 72 ("Petição da Seção 72") (Exh. EN-3) (juntos, as "Petições"). A Petição do Conselho de Localização foi registrada como EFSB 2104 e a Petição da Seção 72 como D.P.U. 21149. Em 6 de janeiro de 2022, o Presidente do Departamento encaminhou a Petição da Seção 72 ao Conselho de Localização para consolidação e revisão junto com a Petição do Conselho de Localização, conforme G.L. c. 164, § H(2), e registrou o processo como EFSB 2104/D.P.U. 21149. O Conselho de Localização conduziu um único processo julgamento e desenvolveu um único registro probatório para as Petições.

Em 29 de março de 2022, o Conselho de Localização emitiu um Aviso de Adjucação e uma Audiência de Comentários Públicos ("Aviso"), estabelecendo uma data para audiência de comentários públicos para 25 de abril de 2022. O Conselho de Localização orientou as Companhias a traduzir o Aviso para espanhol, crioulo cabo-verdiano e português (Expressão. EN6, em 1-2). Conforme orientado pelo Conselho de Localização, as Empresas publicaram o Aviso: (1) em inglês nas edições de 11 e 18 de abril de 2022 do Standard-Times; (2) em espanhol nas edições de 7 e 14 de abril de 2022 do El Mundo; (3) em português e inglês nas edições de 13 e 18 de abril de 2022 do The Fall River Herald; e (4) em português nas edições de 6 de abril de 2022, 13 de abril de 2022 e 20 de abril de 2022 do Portuguese Times (Exh. EN7, p. 1).

Dos Escritórios dos Avaliadores nos municípios de Acushnet, Dartmouth, New Bedford, Fall River e Wareham, as Empresas obtiveram listas abutters contendo todos os proprietários de todas as propriedades adjacentes às linhas mais externas do Projeto, incluindo: (1) os proprietários de propriedades diretamente em frente à ROW em qualquer rua ou via pública ou privada; e (2) os proprietários de qualquer propriedade adjacente a tais propriedades, incluindo proprietários individuais de condomínios residenciais, se qualquer parte da propriedade estiver a até 300 pés das linhas mais externas da propriedade do Projeto (Exh. EN7, p. 1). Todos os proprietários foram identificados usando as listas de impostos mais recentes aplicáveis dos

Escritórios dos Avaliadores (Expressão. EN-7, p. 1). O Presidente também orientou as empresas a identificar todos os endereços postais dos EUA dentro de 300 pés das linhas mais externas da propriedade do Projeto. Conforme orientado pelo Presidente da Presidência, em 8 de abril de 2022, as Empresas enviaram cópias do Aviso em inglês, espanhol, português e crioulo cabo-verdiano por correspondência de primeira classe para: (1) os proprietários de propriedades nas Listas Abutter e os endereços correspondentes do Correio dos EUA;² (2) os Conselhos de Planejamento, Conselhos Selectos, Conselhos Municipais; gerentes municipais/prefeitos; Conselhos de Zoneamento, Departamento de Obras Públicas e Comissões de Conservação de Acushnet, Dartmouth, New Bedford e Fall River, conforme aplicável (Expressão. EN7, p. 2).

As Companhias enviaram cópias das Petições e apêndices aos escritórios do Cartório da Cidade em Acushnet, Dartmouth, Fall River e New Bedford, solicitando que os documentos fossem disponibilizados ao público até que uma decisão fosse emitida (Exh. EN7, p. 2). Em 7 de abril de 2022, cópias do Aviso, em todos os idiomas traduzidos, foram entregues aos Secretários da Cidade/Município de Acushnet, Dartmouth, Fall River e New Bedford, com um pedido para que as cópias impressas dos Avisos sejam afixadas em seus escritórios até 9 de maio de 2022, e uma cópia eletrônica em seus sites até 9 de maio de 2022 (Expressão. EN7, p. 2). Em 7 de abril de 2022, as Empresas enviaram o Aviso em todos os idiomas traduzidos para a Biblioteca Pública de Acushnet, Biblioteca Pública de Dartmouth, Biblioteca Pública de Fall River e Biblioteca Pública Gratuita de New Bedford, solicitando que o Aviso ficasse disponível até 9 de maio de 2022 (Exh. EN7, p. 2). As Petições e Apêndices também foram enviados a essas bibliotecas em 7 de abril de 2022, com o pedido de disponibilização até que uma Decisão Final seja emitida pelo Conselho de Localização (Exh. EN7, p. 2). Em abril de 2022, as empresas publicaram as Petições e o Aviso em seus respectivos sites para o projeto (Exh. EN7, p. 2).

² Em 12 de abril de 2022, as Empresas enviaram cópias do Aviso em inglês, espanhol, português e crioulo cabo-verdiano para 21 abutters adicionais identificados por meio de uma revisão adicional da lista de abutters (Exh. EN7, em 1-2).

A equipe do Conselho de Localização realizou uma audiência de comentários públicos remota usando videoconferência por Zoom em 25 de abril de 2022,³ com interpretações em espanhol, português e crioulo cabo-verdiano. Nessa audiência de comentários públicos, comentaristas levantaram várias preocupações sobre o Projeto, incluindo o efeito do Projeto sobre espécies em risco, como águias-carecas, o potencial do público usar veículos off-road para invadir terrenos desmatados para o Projeto e os consequentes impactos ambientais, o efeito das atividades de manejo de vegetação e limpeza de ROW da Eversource sobre os valores das propriedades, e o impacto de veículos relacionados à construção na condição da Copicut Road e dos bueiros adjacentes (PCH Tr. nos números 25-48).

O Conselho de Localização recebeu uma petição oportuna para intervir, apresentada por Sara Riley, presidente da Associação de Bairro de Copicut ("CNA"), uma associação não incorporada. O CNA também entrou com um pedido de isenção da exigência de ser representado por um advogado. O Conselho de Localização permitiu a interintervenção da moção de Copicut por meio de uma decisão datada de 4 de abril de 2023 ("Decisão Permitindo Intervenção da CNA"). A intervenção foi limitada à CNA como uma associação não incorporada; os membros individuais da Associação não são intervenientes (Decisão Permitindo Intervenção de CNA às 9h). A decisão também observou que o status da CNA como interveniente não necessariamente lhe confere o direito de apelar com base em precedentes judiciais (Decisão Permitindo a Intervenção da CNA em 8; citando Save the Bay, Inc. v. Department of Public Utilities, 366 Mass. 667, 675 (1975) ("Save the Bay"); veja também Belson v. Thayer & Associates, Inc., 32 Mass.App.Ct. 256, em 256 n.1 (1992) ("Como regra

³ De acordo com a Lei de Reuniões Abertas de Massachusetts, G.L. c. 30A, §§18-25, 980 CMR 2.04(1), a Declaração de Estado de Emergência do Governador Baker de 10 de março de 2020 e a Ordem de 12 de março de 2020 que suspende certas disposições da Lei de Reuniões Abertas, o Conselho de Presença conduziu suas audiências remotamente usando videoconferência por Zoom. Em 16 de junho de 2021, o governador Baker sancionou uma lei que estende certas medidas contra a COVID-19 adotadas durante o estado de emergência. St. 2021, c. 20. Esta Lei inclui uma prorrogação, até 1º de abril de 2022, das disposições sobre reuniões remotas da Ordem Executiva do Governador de 12 de março de 2020. As disposições para reuniões remotas foram ainda ampliadas por St. 2022, c. 107.

geral, associações não incorporadas não têm capacidade para processar e serem processadas"). O Conselho de Localização concedeu o pedido da CNA de dispensa da exigência de que fosse representada por advogado. Portanto, a Sra. Riley atua em nome da CNA.

Tanto o Conselho de Localização quanto a CNA emitiram um conjunto de descobertas para cada uma das Empresas. A CNA apresentou o depoimento pré-apresentado⁴ de Sara Riley, presidente da CNA, e Lara Davis, especialista em alvenaria estrutural, e o Conselho de Localização emitiu um conjunto de descobertas à CNA sobre esse testemunho. O Conselho de Avaliação realizou dois dias de audiências probatórias em dezembro de 2023. As Companhias apresentaram um total de 15 testemunhas para interrogatório cruzado (Tr. 1, p. 8).

A CNA apresentou uma testemunha para interrogatório sobre o Projeto: Lara K. Davis, arquiteta e sócia fundadora da Limacon Design (Tr. 2, p. 178). Em 12 de dezembro de 2023, após o encerramento das audiências, a CNA entrou com uma Moção para Incluir Provas, que as Empresas não contestaram. O Presidente da Câmara concedeu essa moção em 16 de julho de 2024. Aproximadamente 235 anexos foram incluídos no registro probatório, incluindo as Petições das Empresas e respostas a Solicitações de Informação e Solicitações de Registro. As Empresas apresentaram seu parecer inicial em 8 de janeiro de 2024; e a CNA apresentou seu parecer no dia seguinte. Tanto as empresas quanto a CNA apresentaram memoriais de resposta em 22 de janeiro de 2024.

A equipe do Conselho de Localização preparou uma Decisão Provisória e a distribuiu aos membros do Conselho de Localização e a todas as partes para revisão e comentários em 10 de abril de 2026. As partes tiveram até 17 de abril de 2026 para apresentar comentários por escrito.

O Conselho de Localização agendou uma reunião híbrida para 21 de abril de 2026, para receber comentários, deliberar e votar sobre a Decisão Provisória. O Conselho de Localização emitiu um Aviso de Reunião do Conselho em inglês, espanhol e português, e ofereceu a

⁴ O Depoimento Pré-Registrado pela CNA inclui a Declaração Juramentada de Lara Davis, Limacon Design, especialista em alvenaria estrutural (CNA-PFT-1 (Observações e relatório sobre o bueiro na Quaniopag Rd. com dois apêndices)); e duas declarações de Sara Riley, presidente da CNA (CNA-PFT-2 (declarações sobre as condições das estradas)); (CNA-PFT-3 (declarações sobre espécies ameaçadas)).

oportunidade de fornecer comentários escritos sobre a Decisão Provisória. O Presidente enviou o Aviso para a lista de serviço deste procedimento e enviou o Aviso (em inglês, espanhol e português) às organizações comunitárias localizadas em Acushnet, Dartmouth, New Bedford e Fall River.

O Conselho de Localização realizou uma reunião híbrida do Conselho de Localização para considerar a Decisão Provisória em 21 de abril de 2026. [REDACTED], [REDACTED] e [REDACTED] comentaram sobre a Decisão Provisória. Após deliberação, o Conselho de Localização votou para [aprovar] a Petição do Conselho de Localização, sujeita a condições. O Conselho de Localização orientou a equipe a preparar uma Decisão Final, conforme estabelecido abaixo.

II. JURISDIÇÃO

G.L. c. 164, § 69J⁵ prevê que o Conselho de Localização deve aprovar uma petição para construção se determinar que a petição atende a certos requisitos, incluindo que os planos para a construção das instalações do requerente sejam consistentes com as políticas estabelecidas no G.L. c. 164, § 69H, para fornecer um fornecimento confiável de energia para o Estado, com impacto mínimo no meio ambiente, ao menor custo possível, e são consistentes com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso e desenvolvimento de recursos da Commonwealth. Veja Town of Sudbury v. Energy Facilities Siting Board, 487 Mass. 737, 746-747 (2021)

⁵ Em 20 de novembro de 2024, o governador Healey sancionou a lei Lei Promovendo uma Rede de Energia Limpa, Promovendo a Equidade e Protegendo os Contribuintes, St. 2024, c. 239 ("Lei do Clima de 2024" ou a "Lei"). A Lei do Clima de 2024 estabelece um programa consolidado de permissões, incluindo autoridade sob o G.L. c. 164, § 69T, para que o Conselho de Localização emita permissões estaduais e locais para grandes instalações de infraestrutura de energia limpa, bem como para projetos menores sob circunstâncias mais limitadas. A Lei do Clima de 2024 indica que "regulamentos se aplicarão a todos os projetos jurisdicionais submetidos ao [Conselho de Localização] a partir de 1º de julho de 2026." St. 2024, c. 239, §132. Em 27 de fevereiro de 2026, o Conselho de Localização promulgou regulamentos que implementam muitas das disposições da Lei do Clima de 2024; essas regulamentações se aplicam a processos iniciados em 1º de julho de 2026 e posteriormente. Portanto, este processo é regido por regras vigentes antes da data de vigência das disposições da Lei do Clima de 2024 e regras relacionadas.

("Cidade de Sudbury"). De acordo com G.L. c. 164, § 69J, um requerente de projeto deve obter aprovação do Conselho de Localização para a construção de instalações de energia propostas antes que uma licença de construção possa ser emitida por outra agência estadual.

G.L. c. 164, § 69G define uma "instalação" como incluindo "uma nova linha de transmissão elétrica com classificação de projeto de 115 [kV] ou mais, que tenha dez milhas ou mais de extensão em um corredor de transmissão existente, exceto [para] recondução ou reconstrução de linhas de transmissão na mesma tensão ou uma nova linha de transmissão elétrica com classificação de projeto de 69 [kV] ou mais e que tenha uma milha ou mais de comprimento em uma nova Corredor de Transmissão. A Nova Linha proposta pela empresa consiste em uma nova linha de transmissão elétrica de 12,1 milhas e 115 kV a ser construída ao longo da ROW existente entre o Industrial Park Tap da Eversource em Acushnet e a Subestação Bell Rock da National Grid em Fall River (Exh. EN1, p. 1). Portanto, a proposta New Line é uma "instalação" com relação à Seção 69J, e o projeto está sujeito à jurisdição do Conselho de Localização.

O Conselho de Localização exige que o requerente demonstre que sua proposta atende aos seguintes requisitos: (1) que recursos energéticos adicionais são necessários (ver Seção III, abaixo); (2) que, em geral, o projeto proposto é superior a abordagens alternativas em termos de confiabilidade, custo e impacto ambiental, e em sua capacidade de atender à necessidade identificada (ver Seção IV, abaixo); (3) que o requerente tenha considerado uma gama razoável de alternativas práticas de localização de instalações e que as instalações propostas estejam localizadas em locais que minimizem custos e impactos ambientais, garantindo um fornecimento de energia confiável (ver Seção V, abaixo); (4) que os impactos ambientais do Projeto sejam minimizados e que o projeto alcance um equilíbrio adequado entre preocupações ambientais conflitantes, bem como entre impactos ambientais, custo e confiabilidade (ver Seção VI, abaixo); e (5) que os planos para a construção das instalações propostas sejam consistentes com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso e desenvolvimento de recursos da Commonwealth (ver Seção VII, abaixo).

III. NECESSIDADE DO PROJETO PROPOSTO

A. Padrão de Revisão

O Conselho de Localização analisa a necessidade de que as instalações de transmissão propostas atendam a objetivos de confiabilidade, eficiência econômica ou ambientais. G.L. c. 164, §§ 69H, 69J. Ao demonstrar a necessidade de uma instalação de transmissão proposta com base em considerações de confiabilidade, o peticionário aplica seus critérios de planejamento estabelecidos para construção, operação e manutenção de seu sistema de transmissão e distribuição. A conformidade com os critérios de planejamento aplicáveis pode demonstrar um sistema "confiável". New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 19-04/D.P.U. 19-77/19-78, às 10 (2021) ("Beverly-Salem"); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83, na página 15 (2019) ("Sudbury-Hudson").

Assim, para determinar se melhorias no sistema são necessárias, o Conselho de Localização: (1) examina a razoabilidade dos critérios de planejamento de confiabilidade do sistema do peticionário; (2) determina se o requerente utiliza métodos revisáveis e apropriados para avaliar a confiabilidade do sistema ao longo do tempo, com base em análises de modelagem do sistema ou outros indicadores válidos de confiabilidade; e (3) determina se o sistema relevante de transmissão e distribuição atende a esses critérios de confiabilidade ao longo do tempo, sob condições normais e sob certas contingências, dadas as cargas existentes e projetadas. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-03/D.P.U. 22-21, nas páginas 15-16 (2024) ("GCEP"); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 1906/D.P.U. 19142/19143, às 10 (2022) ("Confiabilidade do Cabo Médio"); Beverly-Salem às 10. Veja também a cidade de Sudbury nas páginas 748-749.

Quando a avaliação de um peticionário sobre confiabilidade do sistema e requisitos de instalações é, total ou parcialmente, guiada por projeções de carga, o Conselho de Localização revisa a previsão de carga subjacente. O Conselho de Localização exige que as previsões sejam baseadas em informações históricas substancialmente precisas e métodos de projeção estatística razoáveis que incluam uma consideração adequada da conservação e gestão da carga. Veja G.L. c. 164, § 69J. Para garantir que esse padrão seja atendido, o Conselho de Localização exige que as previsões sejam revisáveis, apropriadas e confiáveis. Uma previsão é revisável se contiver

informações suficientes para permitir uma compreensão completa do método de previsão. Uma previsão é apropriada se o método utilizado para produzi-la for tecnicamente adequado ao tamanho e à natureza da empresa à qual se aplica. Uma previsão é considerada confiável se seus dados, suposições e julgamentos fornecerem uma medida de confiança no que é mais provável de ocorrer. GCEP aos 16; Confiabilidade do Mid Cape em 10-11; Beverly-Salem aos 11.

B. Descrição das Empresas sobre a Necessidade do Projeto

1. Propósito do Projeto

Os sistemas de transmissão Eversource e National Grid são parte integrante do sistema regional de energia que fornece eletricidade aos clientes em toda a Nova Inglaterra (Exh. EN-2, p. 1-2). Para manter a integridade desse sistema, as Empresas devem garantir que exista capacidade de transmissão adequada para atender aos requisitos de carga existentes e projetados. Como provedores de transmissão, as Empresas também devem manter seus respectivos sistemas consistentes com os padrões e critérios de confiabilidade desenvolvidos por: (1) a North American Electric Reliability Corporation ("NERC"), que estabelece os padrões mínimos para transmissão de energia elétrica para toda a América do Norte; (2) o Conselho Coordenador de Energia do Nordeste ("NPCC"); (3) ISO-NE; e (4) as próprias Companhias (Éx. EN-2, p. 1-2). Esses padrões e critérios de confiabilidade exigem expressamente que proprietários, planejadores e operadores de transmissão projetem e testem seus sistemas para resistir a contingências representativas por meio de simulação computacional do desempenho do sistema sob essas contingências (Exh. EN-2, p. 1-2). Se os sistemas de transmissão das Empresas não tiverem capacidade suficiente para atender à carga prevista sob as condições especificadas nesses critérios de confiabilidade, as Empresas devem planejar e implementar adições e atualizações do sistema para resolver os problemas de confiabilidade identificados e permanecer em conformidade com os padrões (Exh. EN-2, na página 2-1).

2. Avaliações de Necessidades ISO-NE

A ISO-NE opera as várias redes de transmissão pertencentes a concessionárias elétricas na Nova Inglaterra como um único sistema de transmissão (Exh. EN-2, p. 1-2). Em seu papel de

operadora independente do sistema da Nova Inglaterra, a ISO-NE realiza um processo regional de planejamento do sistema no qual realiza avaliações periódicas de necessidades em âmbito do sistema ou área específica e desenvolve um plano anual regional de transmissão usando um horizonte de planejamento de dez anos (Exh. EN-2, p. 2-5). O planejamento de sistemas de transmissão na Nova Inglaterra deve cumprir os padrões de confiabilidade elétrica estabelecidos pela NERC, NPCC e ISO-NE (Exh. EN-2, p. 1-2).

Em 2016, a ISO-NE realizou um estudo de Avaliação de Necessidades para avaliar o desempenho do sistema de transmissão que atende à área do Sudeste de Massachusetts-Rhode Island ("SEMA-RI") até 2026 ("Avaliação de Necessidades 2026") (Exh. EN-2, p. 2-6). A ISO-NE baseou suas suposições de análise e estudo para a Avaliação de Necessidades de 2026 na versão de 2015 de seu Relatório de Previsão Regional e Estadual de Capacidade, Energia, Cargas e Transmissão ("Relatório CELT") (Exh. EN-2, p. 2-6). A Avaliação de Necessidades de 2026 revelou deficiências na confiabilidade da rede em toda a zona de carga SEMA-RI que podem resultar em sobrecargas térmicas, violações de baixa tensão ou colapso de tensão após contingências N1-1 (Exh. EN-2, na página 2-1).^{6,7}

A Avaliação de Necessidades de 2026 avaliou a zona de carga SEMA-RI por subáreas com base na topologia de transmissão e na orientação geográfica das instalações. O projeto proposto seria localizado na região de estudo "Subárea 4: Parque Industrial" (Exh. EN-2, App. 2-3, págs. 33-34). A ISO-NE posteriormente revisou a área de estudo em novos grupos geográficos de subáreas, com o Projeto localizado no Grupo 2 (Exh. EN-2, Anexos 2-1, p. 29-

⁶ N-1 (ou "primeira contingência") é a perda do elemento do sistema de energia (uma instalação de geração ou transmissão) com o maior impacto na confiabilidade do sistema (Exh. EN-2, em vii). Um N-1-1 (ou "segunda contingência") refere-se à perda de um elemento de poder adicional após uma primeira contingência, que, novamente, tem o maior impacto no sistema (Exh. EN-2, em vii, 2-1 n.4). Veja <https://www.iso-ne.com/participate/support/glossary-acronyms>.

⁷ Sobrecargas térmicas podem exigir que os despachantes reduzam a carga para trazer o sistema de volta aos critérios operacionais e evitar danos ao equipamento. Baixa tensão pode causar danos tanto aos equipamentos da subestação quanto aos equipamentos do cliente. O colapso de tensão cria o potencial para cortes em cascata generalizados (Exh. EN-2, em 2-12 n.9).

30). A ISO-NE afirmou que, dentro de cada novo grupo (mostrado abaixo na Figura 2), as necessidades do sistema são inter-relacionadas e impulsionadas por condições comuns do sistema (por exemplo, despacho e contingências) (Exh. EN-2, App. 2-1, p. 29). Assim, as necessidades em cada subgrupo de subárea são relativamente independentes das necessidades de outros grupos (Exh. EN-2, App. 2-1, p. 29). O Grupo 2 também reflete o bolsão de carga identificado⁸ relacionado ao Projeto, que inclui Acushnet, Dartmouth, Fairhaven, Fall River, Freetown, Marion, Mattapoissett, New Bedford, Rochester e Westport em Massachusetts, e Jamestown, Little Compton, Middletown, Newport, Portsmouth e Tiverton em Rhode Island ("Projeto Bolsão de Carga") (Exh. EN-2, p. 1-2).⁹

O Project Load Pocket inclui dez municípios em Massachusetts e seis em Rhode Island — Acushnet, Dartmouth, Fairhaven, Fall River, Freetown, Marion, Mattapoissett, New Bedford, Rochester e Westport em Massachusetts, e Jamestown, Little Compton, Middletown, Newport, Portsmouth e Tiverton em Rhode Island (Exh. EN-2, em 1-2, 2-2, Tabela 2-2). O Project Load Pocket inclui locais onde National Grid, Rhode Island Energy e Eversource são proprietárias/operadoras de sistemas de transmissão elétrica e também fornecem serviços de distribuição elétrica para seus respectivos clientes (Exh. EN-2, em 2-2, Tabela 2-2). A Figura 2 abaixo apresenta um mapa mais detalhado do Projeto Load Pocket.

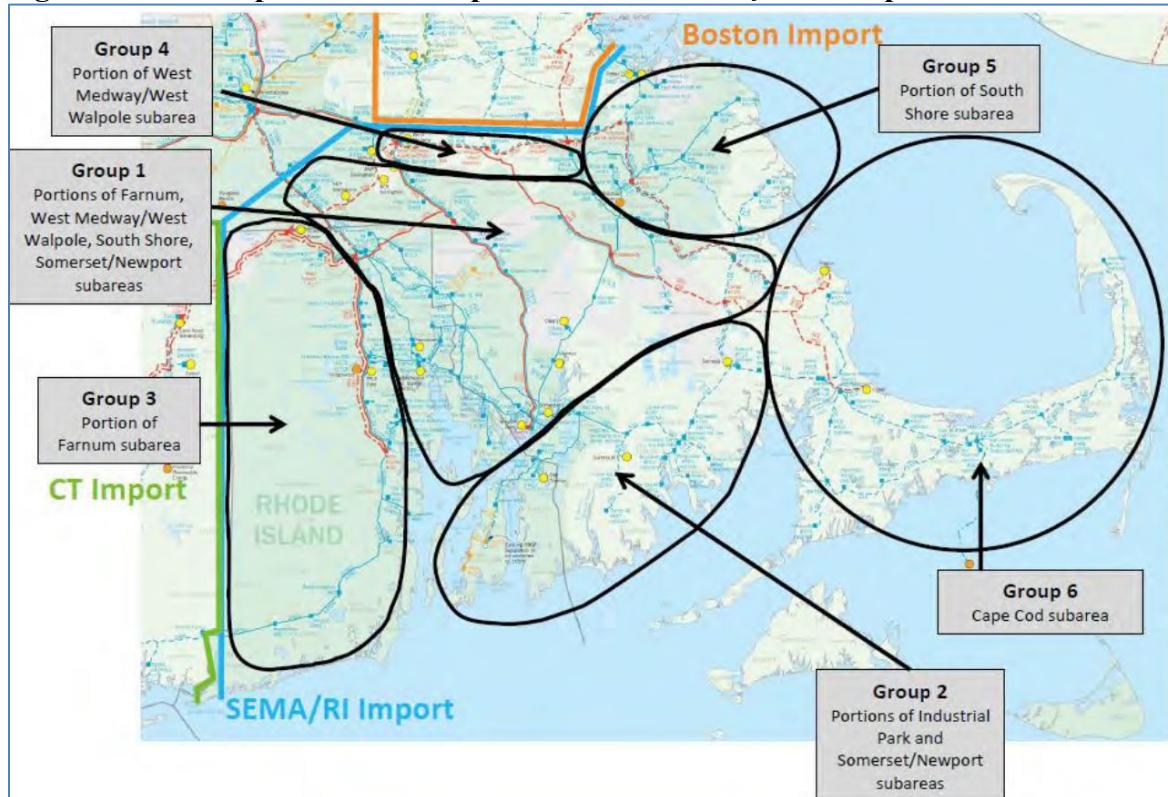
Um diagrama de engenharia de linha única das linhas de transmissão que atendem ao Pocket de Carga do Projeto é mostrado abaixo na Figura 3. As linhas de transmissão que abastecem o Project Load Pocket vêm do oeste por meio das linhas N12 e M13 de 115 kV da National Grid, que vão da Estação de Comutação de Pottersville em Somerset até a Subestação Sykes Road em Fall River, em torres de circuito duplo (Exh. EN-2, nas coordenadas 2-2 para 2-4). A partir do leste, o Project Load Pocket é atendido pelas linhas 112 e 114 de 115 kV da

⁸ Um bolsão de carga é uma área do sistema de energia elétrica a granel que requer geração local para atender à demanda porque a capacidade de transferência do sistema de transmissão é insuficiente para atender à carga na área. Veja <https://www.iso-ne.com/participate/support/glossary-acronyms>.

⁹ A empresa se refere a esse bolso de carga abordado pelo Projeto como "Bolsão de Carga". Para distinguir o bolso de carga do Projeto dos outros bolsões de carga no ISO-NE SEMA-Estudos do RI, essa decisão usa o termo "Project Load Pocket".

Eversource, ambas vindas da Subestação Tremont em Wareham (Exh. EN-2, nas páginas 2-4). O Project Load Pocket inclui 20 subestações no total, como mostrado na Figura 4 abaixo, bem como o sistema de transmissão que as conecta (Exh. EN-2, em 2-2, Tabelas 2-1 e 22).

Figura 2: Grupos de Subárea para Estudo de Soluções 2026 para SEMA-RI.



Fonte: Exh. EN-2, App. 2-1, p. 30, Fig. 5-1.

Nota: O Projeto estaria localizado na subárea do Grupo 2, que também é o limite aproximado do Bolsão de Carga do Projeto. Vveja Figura 3 para um mapa mais preciso do Project Load Pocket.

Figura 3: Projeto Load Pocket e elementos do sistema elétrico.



* Color Key: Red 345 kV, Blue 115 kV, Orange 69 kV; Solid lines are owned by National Grid in Massachusetts and RIE in Rhode Island; dashed lines are owned by Eversource.

Fonte: Exh. EN-2, p. 2-4, Fig. 2-2.

Nota: O Bolsão de Carga do Projeto é a região delimitada por uma linha violeta.

instalações de geração) resultariam em uma grande parte do leste de Rhode Island e sudeste de Massachusetts sendo alimentada radialmente pelas linhas 112 e 114 a partir da Subestação Tremont (Exh. EN-2, Anexos 2-3, p. 45, Tabela 5-7). Essas condições resultaram em sobrecarga térmica no pior dos casos em vários segmentos das Linhas 111 e 112, bem como violações de baixa tensão nas subestações Tremont, Acushnet, Industrial Park e High Hill (Exh. EN-2, Anexos 2-3, p. 45, Tabela 5-7). Sob as condições N-1-1, tanto as violações térmicas quanto de tensão N-1 na Subárea Industrial do Bolsão de Carga do Projeto tornaram-se mais numerosas e graves, expandindo-se para incluir trechos da Linha 114 entre as subestações Tremont e Rochester (violações térmicas) e SEMASS (violações de tensão) (Exh. EN-2, Anexos 2-3, p. 86-88, Tabelas 5-33 & 5-34).

O Estudo de Soluções de 2026, que seguiu a Avaliação de Necessidades de 2026, identificou o Projeto juntamente com um conjunto de projetos propostos para atender às necessidades identificadas no Bolsão de Carga (Exh. EN-2, em 2-7, Tabela 2-3). O projeto, conforme proposto nas petições, incluía a extensão da Linha 114 entre a Subestação Bell Rock da National Grid e o Parque Industrial Tap da Eversource (Exposição EN-1, p. 1-2).¹¹ Mais detalhes sobre o Estudo de Soluções de 2026 são apresentados na Seção IV.B, abaixo.

i. Avaliação de Necessidades 2029

Devido à diminuição das cargas de pico previstas líquidas de eficiência energética ("EE") e fotovoltaica solar ("PV") no Relatório CELT de 2020 (em comparação com o Relatório CELT de 2015), a ISONE iniciou uma nova avaliação da necessidade de projetos identificados pelo Estudo de Soluções de 2026 que ainda não haviam iniciado a construção ("Atualização de Necessidades 2029") (Expressão. EN-2, p. 2-6). A Atualização de Necessidades de 2029

¹¹ A National Grid entrou com uma petição separada ao Departamento em New England Power Company d/b/a National Grid, D.P.U. 22-95 (2026) ("Somerset-Fall River"), sob G.L. c. 164, § 72, para componente separado do Estudo de Soluções de 2026 envolvendo o Projeto Load Pocket. Somerset-Fall River envolve a separação das linhas N12/M13, atualmente em torres de circuito duplo, para conjuntos separados de estruturas e recondutores das Linhas N12 e M13 entre as Subestações Pottersville e Sykes Road (Exh. EN-2, p. 2-9). O Departamento aprovou a petição com condições. Somerset-Fall River nas páginas 82-84.

identificou tanto sobrecargas térmicas quanto problemas de baixa tensão no Bolsão de Carga do Projeto sob contingências N-1 e N-1-1 (Exh. EN-2, em 2-7 a 2-8, Tabela 2-4 a 2-7). A Atualização de Necessidades de 2029 também identificou o potencial para¹² perda consequente de 449 megawatts ("MWs") de carga bruta na área do Bolsão de Carga do Projeto sob contingências N-1-1, o que afetaria aproximadamente 161.000 clientes elétricos (Exhs. EN-2, nas páginas 2-8).

Tabela 1: 2029 precisa de atualização: N-1-1 Thermal resulta no bolso de carga do projeto.

ELEMENT ID	ELEMENT	% LTE LOADING
112-1	Tremont N. to Rochester	138.2
112-2	Rochester to Crystal Tap	137.3
112-3	Industrial Park Tap to Crystal Tap	137.3
112-4	Industrial Park Tap to Industrial Park	155.3
111-1	High Hill to Industrial Park	139.8
L14-3	Bent Rd to Tiverton	120.4
L14-4	Bell Rock to Tiverton	112.8
L14-7	Canonicus to Dexter W	103.6
N12-1	Somerset to Sykes Road	125.9
N12-2	Sykes Rd to Bell Rock	115.2
M13-4	Somerset to Sykes Road	129.8
M13-8	Tiverton to Sykes Road	134.9

Fonte: Exh. EN-2, em 2-7, Mesa 2-5.

Notas: LTE = Emergência de Longa Duração; MVA = megavolt ampere. A Subestação Somerset foi renomeada para Estação Pottersville (Veja Exh. EN-2, às 2-3, n.6).

¹² Perda de carga consequente refere-se à carga que não é mais atendida pelo sistema de transmissão quando as instalações de transmissão são automaticamente removidas de serviço por uma operação do sistema de proteção projetada para isolar uma falha no sistema. Veja NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, D.P.U. 20-67, em 14 n.14 (2022).

Tabela 2: 2029 Precisa de Atualização: Tensão N-1-1 resulta em bolso de carga do projeto.

BUS NAME	BASE KV	VOLTAGE (P.U.)
Jepson	115	0.584
Wing Lane	115	0.760
High Hill	115	0.692
Dexter W	115	0.588
Bell Rock	115	0.659
Industrial Park	115	0.716

Fonte: Exh. EN-2, p. 2-8, Mesa 2-7.

Notas: Base kV = base quilovolt; P.U. = por unidade, que equivale a percentual dividido por 100. A medição de tensão é usada para avaliar contra critérios de ocorrência de colapso de tensão. Para o Project Load Pocket, uma tensão inferior a 0,95 p.u. viola os critérios da Eversource, enquanto uma tensão inferior a 0,90 p.u. viola os critérios da Rede Nacional. Além disso, a Atualização de Necessidades de 2029 assumiu que um nível de tensão menor que 0,85 p.u. em um ou mais barramentos de área causaria colapso de tensão (Veja Exh. EN-2, p. 2-8, Tabela 2-6).

As empresas declararam que as consequências de uma contingência N-1-1 envolvendo a perda das linhas N12/M13, precedida pela perda de uma terceira linha de transmissão que atende ao Bolsão de Carga do Projeto, eliminariam todas as fontes de fornecimento de transmissão para o Bolsão de Carga do Projeto e resultariam na consequente perda de toda a carga no Bolsão de Carga do Projeto, totalizando 449 MW e afetando aproximadamente 161.000 clientes elétricos (Exh. EN-2, nas páginas 2-8). Segundo as empresas, essa perda de carga pode afetar aproximadamente 66.000 clientes da National Grid e 95.000 da Eversource (Exh. EN-2, nas páginas 2-8). De acordo com a ISO-NE, todas as necessidades identificadas na Atualização de Necessidades de 2029 foram "sensíveis ao tempo", ou seja, dentro de três anos após a conclusão do estudo (Expressão. EN-2, p. 2-8, 2-13).

A ISO-NE observou na Atualização de Necessidades de 2029 que uma alteração no Procedimento de Planejamento ISO nº 3 "Padrões de Confiabilidade para as Instalações de Transmissão de Pool da Área da Nova Inglaterra" ("procedimento PP-3"), foi feita em 15 de setembro de 2017, após a conclusão da Avaliação de Necessidades de 2026 (Expressão. EN-2, Apêndices 2-2, p. 14). O procedimento revisado do PP-3 não exige mais a consideração de contingências N-1-1 para o Sistema de Energia não-Bulk ("BPS") se a segunda contingência envolver um evento de múltiplas instalações (como perda de torre de circuito duplo ou falha de

disjuntor) (Exh. EN-2, Apênsões 2-2, p. 14). No entanto, a Atualização de Necessidades de 2029 continuou exigindo a avaliação dessas contingências N-1-1, argumentando que o estudo era uma atualização da Avaliação de Necessidades de 2026 quando tais requisitos estavam em vigor (Exh. EN-2, Apênsões 2-2, p. 14).¹³

3. Análise Adicional de Necessidades da Eversource e da Rede Nacional

Para examinar atualizações nas previsões de carga da ISO-NE e a inconsistência entre as cargas reais observadas pelas Empresas no Project Load Pocket e a previsão CELT da ISO-NE, a Eversource e a National Grid produziram suas próprias previsões de carga e, em seguida, realizaram sua própria modelagem do desempenho do sistema de transmissão (Exh. EN-2, p. 2-9). As empresas examinaram duas diferentes previsões de carga líquida máxima para 2031 para o Project Load Pocket baseadas em: (1) a previsão ISO-NE CELT de 2021; e (2) uma previsão que combinava as previsões internas das Empresas para 2031 para as subestações dentro do Bolsão de Carga do Projeto (a "Previsão das Empresas") (Exh. EN-2, p. 2-9). Além disso, as empresas avaliaram as cargas de pico realmente experimentadas nas subestações do Projeto Load Pocket em 2020 e 2021, de forma normalizada pelo clima (Exh. EN-2, p. 2-9).

A Tabela 3 abaixo resume as violações térmicas nas análises das Empresas para: (1) a previsão da ISO-NE para 2031 baseada na previsão do CELT da ISO-NE para 2021; (2) a carga máxima ajustada pelo clima em 2020; (3) a carga máxima ajustada pelo clima em 2021; e (4) a carga interna de previsão das empresas para 2031 (Exh. EN-2, p. 2-11). De acordo com as

¹³ Em Somerset-Fall River, a National Grid observou que os critérios revisados de planejamento da ISO-NE não exigem mais que as concessionárias testem e projetem seus sistemas para contingências de perdas em duplo circuito como uma segunda contingência para elementos não BPS. Somerset-Fall River em 16 n.16. A National Grid acrescentou que os critérios de projeto do NPCC ainda exigem testes para uma contingência de duplo circuito para garantir que não afetem o BPS. Somerset-Fall River em 16 n.16. No entanto, a National Grid observou que, em outubro de 2022, a ISO-NE redesignou partes do sistema da Nova Inglaterra como não fazendo mais parte do BPS, incluindo os barramentos de subestação que foram impactados pela perda da torre de duplo circuito da Linha N12/M13 como uma segunda contingência. Somerset-Fall River em 16 n.16. O Departamento constatou que a separação das Linhas N12/M13 é necessária e aprovou o projeto com condições. Somerset-Fall River nas páginas 82-84.

análises, sobrecargas térmicas ocorreriam em segmentos das Linhas 111 e 112 de 115 kV da Eversource sob condições de contingência N-1-1 para cada cenário de carga (Exh. EN-2, p. 2-11).

Tabela 3: N-1-1 Sobrecargas Térmicas baseadas em ISO-NE e previsões de empresas.

Overloaded Element	LTE Rating (MVA)	Thermal Loadings (%LTE)			
		2031 ISO-NE Forecast (based on 2021 CELT)	2020 Weather-Adjusted Load	2021 Weather-Adjusted Load	2031 Companies' Forecast
		Load Pocket 403 MW	Load Pocket 528 MW	Load Pocket 514 MW	Load Pocket 555 MW
Industrial Park-Industrial Park Tap 115-kV (Line 112)	246	114%	148%	146%	N/A
Industrial Park- High Hill 115-kV (Line 111)	243	107%	132%	132%	N/A

Fonte: Exh. EN-2, nas coordenadas 2-11 a 2-12, Tabela 2-12.

Nota: As sobrecargas térmicas para o cenário de Previsão das Empresas 2031 aparecem como "N/A" porque a tensão colapsa no Bolsão de Carga e o caso de fluxo de energia não produz resultado na modelagem das Empresas (Exh. EN-2, p. 2-12).

A Tabela 4 apresenta os resultados de tensão nas análises das Empresas para as mesmas quatro previsões de carga apresentadas na Tabela 3 acima sob as condições N-1-1 (Exh. EN-2, p. 2-12). Como mostrado, embora houvesse tensões aceitáveis para a carga prevista ISO-NE de 2031 e para as cargas máximas ajustadas pelo clima das Empresas em 2020 e 2021, a carga prevista para 2031 indicava que o colapso da tensão no Bolsão de Carga do Projeto representava um risco substancial (Exh. EN-2, p. 2-12).

Tabela 4: Resultados de Tensão N-1-1 baseados no ISO-NE e nos cenários de previsão das empresas.

Load Pocket Buses	2031 ISO-NE Forecast (based on 2021 CELT)	2020 Weather-Adjusted Load	2021 Weather-Adjusted Load	2031 Companies' Forecast
	Load Pocket 403 MW	Load Pocket 528 MW	Load Pocket 514 MW	Load Pocket 555 MW
115-kV Bus Voltage	Acceptable	Acceptable, but approaching voltage collapse	Acceptable, but approaching voltage collapse	Voltage collapse

Fonte: Exh. EN-2, em 2-12, Tabela 2-13.

As empresas realizaram análises adicionais de sensibilidade para determinar os níveis mínimos de carga dentro do Project Load Pocket sob condições N-1-1, que gerariam baixas tensões e colapso de tensão, também conhecidos como níveis críticos de carga ("CLLs") (Exh. EN-2, nas páginas 2-12; Tr. 1, p. 80). Com base nas cargas ajustadas ao clima de 2020 e 2021, o CLL de baixa tensão está na faixa de 526-534 MW, e o CLL com colapso de tensão está na faixa de 549-555 MW (Exh. EN-2, p. 2-12). A carga máxima ajustada pelo clima de 2020 mostra a Carga Líquida de Pico registrada em 528 MW, o que a empresa afirma ser motivo de preocupação em relação aos níveis de tensão (Exh. EN-2, p. 2-11, Tabela 2-11). As empresas afirmam que o Projeto Load Pocket pode atingir os níveis de carga nos quais haverá colapso generalizado de tensão após uma contingência N-1-1 no ano de 2025-2026 (Exh. EFSB-N-1).

Como ilustrado na Tabela 5, houve diferenças significativas entre as cargas totais previstas pela ISO-NE e pelas Empresas, principalmente atribuídas às projeções de carga na parte Eversource do Bolsão de Carga (Exh. EN-2, p. 2-9).

Tabela 5: Previsão de Carga.

Load Scenario	Eversource	National Grid	Total Load
2021 CELT 2031 Forecast	186	217	403
Companies' 2031 Forecast	319	236	555

Fonte: Exh. EN-2, em 2-9, Tabela 2-9.

Como mostrado em uma divisão detalhada das previsões de carga líquida para o Bolsão de Carga do Projeto na Tabela 6, a previsão ISO-NE do CELT assumiu contribuições maiores nas horas de pico tanto da geração distribuída EE quanto PV do que a previsão Eversource 2031 (Exh. EN-2, nas páginas 2-9).

Tabela 6: Comparações de previsões Eversource e ISO-NE 90/10.

Eversource					ISO-NE				
Year	Gross Load	EE	PV	Net Load	Year	Gross Load	EE	PV	Net Load
2022	298.7	-4.2	-3.5	290.9	2022	298	-30.7	-42.6	224.7
2023	301.3	-4.8	-4.0	292.5	2023	299.9	-32.6	-47.8	219.5
2024	303.3	-5.4	-4.1	293.7	2024	301.9	-34.4	-51.6	215.9
2025	305.1	-6.0	-4.1	295	2025	304.6	-37.9	-55.4	211.3
2026	307.1	-6.6	-4.1	296.4	2026	290.6	-39.3	-59.1	192.2
2027	309.3	-7.2	-4.1	298	2027	292.9	-41.9	-62.1	188.9
2028	311.7	-7.8	-4.1	299.8	2028	295.2	-44.0	-64.2	187.1
2029	314.2	-8.4	-4.1	301.7	2029	299.7	-45.8	-66.2	187.7
2030	316.9	-9.0	-4.1	303.8	2030	303.1	-47.1	-68.2	187.8
2031	318.7	-9.0	-4.1	305.6	2031	304.1	-47.7	-70.2	186.2

Fonte: Exh. EN-2, às 2-10, Mesa 2-10.

Segundo as empresas, as duas principais razões para a disparidade foram: (1) o momento da carga máxima assumida, que afeta os níveis assumidos de produção da geração distribuída fotovoltaica no Bolsão de Carga; e (2) certas suposições simplificadoras feitas pela ISO-NE sobre a localização física dos recursos fotovoltaicos e as medidas EE (Exh. EN-2, p. 2-10). As empresas observaram que a ISO-NE examina a carga máxima na hora da carga máxima regional do sistema, ou seja, a hora que termina às 17:00 ou 18:00 (Exh. EN-2, em 2-10). Com base nesse momento, a ISO-NE assumiu que a produção da geração distribuída fotovoltaica era de 26% no momento do pico (Exh. EN-2, em 2-10). No entanto, a Eversource afirmou que utiliza valores reais de carga de pico coincidentes SEMA-RI de anos anteriores, que ocorreram na hora que terminou às 19:00, resultando em uma produção distribuída de geração fotovoltaica substancialmente menor, de aproximadamente nove por cento (Exh. EN-2, p. 2-10).

Quanto às suposições para a localização de PV e EE, as empresas indicaram que a ISO-NE não possui dados de localização para EE, futuros sistemas fotovoltaicos e sistemas fotovoltaicos menores que 1,0 MW (Exh. EN-2, p. 2-10). Em vez disso, a ISO-NE aloca níveis

estaduais em base a barramento proporcional à carga bruta nos barramentos para determinar a geração distribuída (Exh. EN-2, em 2-10). As empresas também afirmaram que a ISO-NE aloca projeções estaduais de EE de forma semelhante, em base ônibus a ônibus (Éx. EN-2, p. 2-10). Segundo as empresas, esses cenários levaram a níveis projetados mais altos de penetração de PV e EE no Bolsão de Carga modelados pela ISO-NE do que os da Eversource (Exh. EN-2, p. 2-10).

Embora a discrepância não fosse tão acentuada, as empresas representaram que as previsões da National Grid e do ISO-NE 2031 Load Pocket diferiam por razões semelhantes, incluindo as previsões mais detalhadas da National Grid sobre picos em zonas de carga específicas e o uso de informações e metodologias específicas da empresa para prever EE, solar fotovoltaico, veículos elétricos, bombas de calor elétricas, armazenamento de energia, e programas de resposta à demanda geridos pela empresa (Exh. EN-2, nas páginas 2-10 a 2-11). Assim como a Eversource, a National Grid assumiu a contribuição fotovoltaica com base em uma hora de pico de carga prevista posteriormente (18:00 em 2020 e 19:00 em 2021) (Exh. EN-2, p. 2-11). Isso levou a uma estimativa de contribuição fotovoltaica de 16% da capacidade nominal para a National Grid contra 26% pela ISO-NE (Exh. EN-2, nas páginas 2-11). Além disso, as empresas argumentam que uma comparação das previsões ISO-NE com dados recentes de carga confirmou que a previsão ISO-NE 2020 CELT não foi um bom preditor de cargas de pico dentro do Bolsão de Carga do Projeto (Exh. EN-2, p. 2-11).

C. Posições dos partidos

A CNA não apresentou argumentos em resumo sobre a necessidade do projeto.

D. Análise e Descobertas sobre a Necessidade

Na Avaliação de Necessidades de 2026, a ISO-NE identificou necessidades de confiabilidade dentro da área SEMA-RI, incluindo deficiências no Bolsão de Carga do Projeto. A área do projeto é atendida a leste por linhas de 115 kV que se estendem a partir da Subestação Tremont da Eversource e a oeste por linhas de 115 kV que se estendem a partir da Subestação Pottersville da National Grid. O registro mostra que as Empresas devem abordar o potencial de sobrecargas térmicas pós-contingência e baixas tensões no Project Load Pocket para cumprir os

padrões nacionais e regionais de confiabilidade aplicáveis e fornecer um fornecimento confiável de eletricidade aos aproximadamente 161.000 clientes totais no Project Load Pocket. A ISO-NE produziu a Atualização de Necessidades de 2029 para determinar se componentes da solução previamente identificados que não haviam sido construídos ainda eram necessários na área de estudo SEMA-RI para o ano de 2029. A Atualização de Necessidades de 2029 demonstrou que, tanto sob contingências N-1 quanto N-1-1, ainda havia violações térmicas e de tensão sob condições de carga máxima na área de estudo, e o sistema de transmissão existente seria insuficiente para fornecer clientes de forma confiável nessas contingências.

Para confirmar se as previsões de carga revisadas da ISO-NE estavam alinhadas com as cargas reais das empresas, a Eversource e a National Grid analisaram o desempenho do sistema de transmissão sob dois cenários adicionais de previsão de carga para 2031, baseados em sua metodologia mais detalhada de previsão em nível de subestação. A análise de modelagem da empresa demonstrou que violações térmicas e condições de baixa tensão ocorreriam nas Linhas 111 e 112 de 115 kV em todos os cenários de previsão, incluindo a previsão ISO-NE 2031; as cargas máximas ajustadas pelo clima das Empresas em 2020 e 2021; e a Previsão das Empresas para 2031. O registro mostra que o Projeto resolveria as necessidades de confiabilidade identificadas tanto pela ISO-NE quanto pelas Empresas, garantindo assim a confiabilidade no Pocket de Carga do Projeto. Além disso, o registro mostra que o Projeto adicionaria benefícios adicionais de confiabilidade ao Load Pocket.

O registro mostra que há uma discrepância entre as Previsões das Empresas para o Bolsão de Carga e as ISO-NE. A discrepância reflete: (i) se a carga máxima foi modelada em condições de pico em todo o sistema ou em condições de pico coincidentes SEMA-RI; e (ii) diferenças na metodologia para estimar recursos de redução de carga elétrica e fotovoltaica. Como resultado dessas diferenças, as empresas argumentam que suas previsões eram mais relevantes para antecipar necessidades no Bolsão de Carga do Projeto. O Conselho de Localização já considerou as previsões baseadas no Relatório CELT da ISO-NE revisáveis (veja, por exemplo, NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 16-02/D.P.U. 16-77, p. 13 (2018); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 15-04/D.P.U. 15-140/15-141, nas páginas 17-18 (2018) ("Woburn-Wakefield"); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB

15-04/D.P.U. 15-140/15-141, nas páginas 16-17 (2018) ("Walpole-Holbrook")); no entanto, o registro mostra que as previsões de nível de carga das empresas podem diferir significativamente das previsões extrapoladas a partir das previsões regionais e de sistema sob a metodologia da ISO-NE.

O Conselho de Localização observa que os Relatórios CELT da ISO-NE são principalmente projetados para prever tendências regionais e estaduais, e não tendências locais. O registro mostra que, nos últimos anos, as próprias previsões das empresas para o nível das subestações foram mais precisas do que as previsões ISO-NE na previsão das cargas reais para o Project Load Pocket. Portanto, o Conselho de Localização conclui que, para o Project Load Pocket, as Previsões das Empresas são mais adequadas do que a previsão derivada do Relatório CELT da ISO-NE. O Conselho de Localização conclui que as Empresas forneceram informações suficientes para permitir a compreensão de seu método de previsão, e que sua previsão é revisável, apropriada e confiável para uso neste processo de avaliação da alegação de necessidade das Empresas. O Conselho de Localização conclui que a instalação proposta de transmissão é necessária para confiabilidade, e que a necessidade é imediata.

O registro mostra que um fator significativo subjacente tanto à avaliação da necessidade da ISO-NE quanto da Companhia é o uso de uma contingência de torre de circuito duplo, envolvendo a perda simultânea das linhas N12 e M13 entre a Estação de Maniobra de Pottersville e a Subestação Sykes Road. Na época da Avaliação de Necessidades inicial do ISO-NE 2026, essa contingência era exigida pelos procedimentos de planejamento da ISO-NE, dado que representava uma das contingências mais importantes para muitos elementos do sistema de transmissão no Bolsão de Carga do Projeto (ou seja, um cenário de pior caso). O número e a gravidade das violações térmicas e de tensão do Project Load Pocket identificadas pela ISO-NE, e a necessidade imediata de soluções, resultaram na determinação da ISO-NE de que a necessidade era "sensível ao tempo" de acordo com as Normas TPL da NERC, e que os proprietários de transmissão "deveriam concluir os projetos identificados" (Exh. EN-2, App. 2-2, p. 15, 31-32).

Tanto a ISO-NE quanto a Empresa continuaram a depender da contingência de circuito duplo nos estudos de necessidade e solução que seguiram a Avaliação Inicial de Necessidades

ISO-NE 2026. O registro mostra que os padrões aplicáveis de planejamento de confiabilidade exigiam o uso da contingência de duplo circuito até 2022, quando a ISO-NE redesignou partes de seu sistema de transmissão como não fazendo mais parte do BPS e, portanto, não mais sujeitas aos testes de contingência de duplo circuito obrigatórios. Dada a escala e urgência da necessidade identificada no Bolsão de Carga do Projeto, e o momento em que a ISO-NE estabeleceu novas políticas de planejamento de transmissão e classificações de sistemas, o Conselho de Localização conclui que o uso da contingência de duplo circuito tanto pela ISO-NE quanto pelas Empresas apropriadas nos estudos de necessidade avaliados neste procedimento.

IV. ABORDAGENS ALTERNATIVAS PARA ATENDER À NECESSIDADE IDENTIFICADA

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) redução de requisitos por meio do gerenciamento de carga.¹⁴ Ao implementar seu mandato estatutário, o Conselho de Localização exige que o peticionário demonstre que, em geral, seu projeto proposto é superior a tais abordagens alternativas em termos de custo, impacto ambiental e capacidade de atender à necessidade identificada. Além disso, o Conselho de Localização exige que o peticionário considere a confiabilidade do fornecimento como parte de sua demonstração de que o projeto proposto é superior a abordagens alternativas. SouthCoast Wind Energy LLC, EFSB 2204/D.P.U. 2267/22-68 (2024) na página 39 ("SouthCoast Wind"); GCEP aos 30; Confiabilidade Mid Cape em 26-27; Beverly-Salem aos 17.

B. Análise das Empresas sobre Abordagens Alternativas para Atender à Necessidade

As empresas avaliaram meios alternativos para atender à necessidade identificada do Projeto (Exh. EN-2, p. 1-2). As empresas desenvolveram várias alternativas: (1) o projeto

¹⁴ G.L. c. 164, § 69J também exige que o requerente apresente "outros locais de local." A conformidade com o requisito é avaliada na Seção V, abaixo.

proposto e seus componentes relacionados; (2) uma "alternativa sem ação"; (3) uma Alternativa de Cabo Subaquático baseada na Alternativa 1 identificada no Estudo de Soluções 2026 da ISO-NE; (4) uma Solução Síncrona consistindo na recondução de duas linhas de transmissão e instalação de dois condensadores síncronos de 30 MVAR; e (5) alternativas tradicionais não relacionadas à transmissão ("NTAs"), como nova geração, eficiência energética, armazenamento solar e em baterias, programas de resposta à demanda e geração distribuída (Exh. EN-2, p. 1-2). Por meio dessa avaliação, as Empresas concluíram que o Projeto é a alternativa superior que, em geral, melhor atende à necessidade identificada ao menor custo possível e com impacto mínimo ao meio ambiente (Exh. EN-2, p. 1-2).

1. Projeto Proposto e Componentes Relacionados

O projeto proposto é uma linha de transmissão de 115 kV, principalmente aérea, de 12,1 milhas, na faixa existente entre a Eversource Industrial Park Tap em Acushnet e a National Grid Bell Rock Substation em Fall River (Exh. EN-2, em 1-1). A Nova Linha efetivamente estenderia a Linha 114 da Eversource existente, que vai da Subestação Tremont em Wareham até a Subestação Acushnet (Exh. EN-2, em 1-1 n.1).¹⁵ O projeto incluiria melhorias adicionais de controle e trabalhos auxiliares na Subestação Acushnet, na Subestação Bell Rock e na Subestação Tremont (Exh. EN-2, em 1-1).

2. Alternativa Sem Ação

Sob a Alternativa Sem Ação, as Empresas não construiriam novas instalações para atender às necessidades de confiabilidade da transmissão, e o sistema de transmissão atual permaneceria inalterado (Exh. EN-2, p. 3-1). Como discutido acima, em sua Atualização de Necessidades de 2029, a ISO-NE identificou um conjunto de problemas sensíveis ao tempo térmicos, de tensão e de perda de carga contingente dentro do Bolsão de Carga do Projeto, e confirmou que certas atualizações de transmissão, incluindo o Projeto, são necessárias para lidar

¹⁵ A conexão da Nova Linha com a Linha 114 no Industrial Park Tap fica aproximadamente 2,4 milhas a noroeste do atual terminal sul da Linha 114, na Subestação Acushnet (Expressão. EN-2, em 3-5 a 3-6, Fig. 3.4).

com essas questões (Exh. EN-2, p. 3-1). As empresas também confirmaram que o Projeto é necessário para lidar com o potencial de sobrecarga térmica em duas linhas de transmissão de 115 kV e para evitar violações de tensão e colapso de tensão em todo o Bolsão de Carga do Projeto sob certas contingências N-1-1 (Exh. EN-2, p. 3-1). Como a Alternativa de Não-Ação não atende à necessidade identificada e não satisfaz os critérios de confiabilidade do planejamento de transmissão aplicáveis, as Empresas não a consideraram mais (Exh. EN-2, p. 3-1).

3. Alternativas de Transmissão

a. Estudo de Soluções ISO-NE 2026

Para resolver as conseqüentes perdas de carga e colapso de tensão no Project Load Pocket, bem como outras questões térmicas e de tensão, a ISO-NE desenvolveu quatro conjuntos de soluções (compostos por uma combinação de soluções posteriormente referidas nesta decisão como ISO-NE Alternatives ou Alt #1-4), cada uma das quais resolveria a necessidade identificada no Project Load Pocket (Exh. EN-2, nas páginas 31 a 3-2).

Tabela 7: Conjuntos de soluções ISO-NE 2026 para o bolso de carga do projeto.

ID	Componentes da Solução	ISO-NE Sub #1 & Sub #2	ISO-NE Sub #1 & Sub #3	ISO-NE Sub #1 & Sub #4	ISO-NE Alt #2/#3 & Alt #4
1	Instalar uma nova linha da subestação de Bristol até uma nova estação de manobras chamada Boyd's Lane em Portsmouth, RI (aproximadamente 5,0 milhas). Inclui custo para cabo submarino de perfuração direcional horizontal (HDD) através da Baía do Monte Hope.	X	X	X	
2	Modernização da subestação de Bristol e adiciona um novo disjuntor de 115 kV.	X	X	X	
3	Instale uma nova estação de 115 kV com anel de 5 disjuntores na Boyd's Lane, em Portsmouth, RI. Terminar a nova linha de 115 kV e desviar L14/M13 de entrada/saída da estação.	X	X	X	
4	Linha recondutora F-184 de 115 kV de Merriman Junction a Warren e a Bristol (5,1 milhas).	X	X	X	

ID	Componentes da Solução	ISO-NE Sub #1 & Sub #2	ISO-NE Sub #1 & Sub #3	ISO-NE Sub #1 & Sub #4	ISO-NE Alt #2/#3 & Alt #4
5	Separe o DCT N12/M13 e o reconductor N12 & M13 entre Somerset e Bell Rock (~3,5 milhas).	X			X
6	Instale uma nova linha de 115 kV (UG-1,7 mi e OH-1,8 mi) entre Somerset e Bell Rock (~3,5 milhas). Adicionar disjuntor em Somerset para nova linha.		X		
7	Instale um novo disjuntor em série com o desligado N12/D21 e atualize o interruptor de linha D21 em Bell Rock.				X
8	Reconductor N12 & M13 (sem divisão DCT) entre Somerset e Bell Rock (~3,5 milhas).			X	
9	Instale um terceiro disjuntor em uma baía para terminar a Linha 114 em Bell Rock.			X	X
10	Estenda a Linha 114 – fronteira Eversource/NGRID até Bell Rock (~4,2 milhas).			X	X
11	Estenda a Linha 114 – Industrial Park Tap até a fronteira Eversource/NGRID (~7,9 milhas).			X	X
12	Instale capacitores em Bell Rock, High Hill e Wing Lane.			X	X

Fonte: Exh. EN-2, Anexos 2-1, p. 39-40, Tabela 5-3.

Nota: O ISO-NE também identificou cinco componentes adicionais da solução que são comuns a cada um dos quatro conjuntos de soluções acima e, portanto, não são mostrados na tabela.

O Estudo de Soluções ISO-NE 2026 baseou-se principalmente em estimativas de custo de construção para comparar as alternativas acima e selecionar um conjunto de soluções preferencial para o Bolsão de Carga do Projeto (Exh. EN-2, App. 2-1, p. 53). A Tabela 8 mostra as estimativas de custo em dólares de 2016 para as alternativas. Se os custos entre soluções alternativas forem semelhantes, a ISO-NE também considera:

- Facilidade esperada de obtenção de licenças (por exemplo, ambiental, localização, etc.).
- Facilidade de construção (durante a fase de construção).
- Menos e mais curtas interrupções de construção (número e duração das interrupções).
- Redução do impacto ambiental.
- Redução do impacto da manteiga.
- Desempenho geral do sistema.
- Menor tempo para construção ou data prevista de entrada em serviço mais cedo.

Fonte: Exh. EN-2, Aparelhos 2-1, p. 53.

Tabela 8 Estimativas de custo para alternativas de transmissão ISO-NE em dólares de 2016.

Alternativas de Transmissão	Estimativas de Custo (milhões)
ISO-NE Sub #1 & #2	\$192,4
ISO-NE Sub #1 & #3	\$200,4
ISO-NE Sub #1 & #4	\$197,5
ISO-NE Alt #2/3 & #4	\$124,5

Fonte: Exh. EN-2, Apênsões 2-1, p. 55-56, Tabela 7-2.

Com base no custo significativamente menor, a ISO-NE selecionou a ISO-NE Alternative 2 (linhas separadas e reconduzidas M13 e N12 entre as Subestações Pottersville e Sykes Road) e a ISO-NE Alternative 4 (estender a Linha 114 do Industrial Park Tap até a Subestação Bell Rock) como o conjunto de soluções preferidas para atender às necessidades do Project Load Pocket (Exh. EN-2, p. 3-2). Esse conjunto de soluções inclui o Projeto proposto (mostrado nas linhas 10 e 11 da Tabela 7) (Expressão. EN-2, App. 2-1, p. 39, Tabela 5-3).

b. Alternativas de Transmissão Propostas pelas Empresas

Após a Atualização de Necessidades de 2029, as empresas revisaram as alternativas apresentadas para o Estudo de Soluções de 2026 para determinar se alguma deve ser apresentada como alternativa ao Projeto (Exh. EN-2, p. 3-2). As empresas observaram que qualquer conjunto de soluções que não inclua o Projeto deve necessariamente incluir a ISO-NE Alternativa #1 (instalar novo cabo submarino e estação de comutação em Rhode Island), referida como "Alternativa do Cabo Submarino" nesta seção (Exh. EN-2, p. 3-2). Nesse sentido, a Alternativa ao Cabo Subaquático pode ser considerada uma alternativa ao Projeto (Expressão. EN-2, p. 3-2). No entanto, as Empresas também revisitaram uma solução potencial que a ISO-NE considerou e descartou no início do processo de Estudo de Soluções de 2026, abordando as violações térmicas ao aumentar a capacidade das linhas de transmissão sobrecarregadas projetadas (Linhas 111 e 112), e os problemas de tensão ao instalar um dispositivo reativo dinâmico dentro do Bolsão de

Carga, que as Empresas designaram como a "Solução Síncrona" (Expressão. EN-2, p. 3-5).¹⁶ Ao desenvolver alternativas de transmissão ao Projeto, as Empresas restringiram o foco de sua revisão à Alternativa de Cabo Subaquático e à Solução Síncrona, que ofereciam um substituto direcionado e direto para o Projeto, em comparação com o conjunto completo de soluções de transmissão estudadas pela ISO-NE para atender às necessidades completas do Bolsão de Carga do Projeto (Exh. EN-2, p. 3-2).¹⁷

i. Alternativa ao Cabo Submarino

As empresas afirmaram que uma alternativa de cabo submarino incluiria três componentes principais: (1) construção de uma nova estação de comutação em Portsmouth, Rhode Island; (2) um novo cabo subterrâneo de aproximadamente 5,0 milhas de 115 kV da Subestação Bristol até a nova estação de comutação, incluindo um segmento subaquático de 4.300 pés lineares que atravessa a Baía de Mount Hope; e (3) recondução de 5,1 milhas da linha F-184 existente de 115 kV de Merriman Junction Tap até a Subestação Bristol (Exh. EN-2, em 3-2 para 3-3). As empresas explicaram que a construção de uma nova estação de manobra¹⁸ em um local atualmente subdesenvolvido resultaria em impactos permanentes no uso do solo e que a

¹⁶ O Estudo de Soluções de 2026 não avaliou o uso de condensadores síncronos como dispositivo reativo dinâmico, mas avaliou o uso de capacitores MVAR, que também fornecem compensação de potência reativa e, assim, mitigam efetivamente a instabilidade de tensão no sistema (Exh. EN-2, nas coordenadas 3-5 a 3-6).

¹⁷ Dado o foco restrito da análise das Empresas sobre substitutos diretos para o Projeto na solução da necessidade no Bolsão de Carga do Projeto, a análise das Empresas sobre alternativas de solução de transmissão incluiu menos componentes de transmissão do que a ISO-NE. Portanto, as alternativas de soluções de transmissão das Empresas (incluindo o Projeto) refletiram custos menores do que os Estudos de Solução ISO-NE, que atenderam todas as necessidades no Bolsão de Carga do Projeto (Exh. EN-2, p. 3-2). Embora os custos não sejam diretamente comparáveis, as análises de custos das empresas e da ISO-NE são consistentes ao mostrar que o Projeto é uma solução de transmissão de menor custo.

¹⁸ As empresas usam os termos estação de comutação e subestação de forma intercambiável ao se referirem à nova estação de manobra hipotética que precisaria ser construída em Portsmouth, Rhode Island, para a Alternativa de Cabo Submarino.

perfuração direcional horizontal ("HDD") sob Mount Hope Bay exigiria equipamentos especiais de manuseio de carretéis e de peso excessivo (Exh. EN-2, p. 3-4). Além disso, a alternativa envolveria a instalação subterrânea nas ruas de uma área residencial de densidade média, o que, segundo as empresas, teria impactos temporários devido a restrições de trânsito e ruído de obras (Exh. EN-2, p. 3-4).

A Tabela 9 mostra a estimativa de custo da Alternativa ao Cabo Subaquático com base na estimativa de custo do Estudo de Solução de 2026, juntamente com as estimativas de custo para o Projeto e a Solução Síncrona (Exh. EN-2, nas coordenadas 3-3 a 3-6). A Alternativa de Cabo Submarino custaria US\$ 102,3 milhões, quase o dobro do Projeto, que foi US\$ 52,7 milhões (Exposição EN-2, p. 3-4). Além disso, a Alternativa de Cabo Subaquático tem impactos ambientais maiores (ou seja, construir uma nova estação de manobras em terreno não desenvolvido), o que as empresas afirmaram contrariar seus objetivos (Exh. EN-2, p. 3-4). Com base no exposto acima, as empresas concluíram que o projeto é uma solução superior em relação à Alternativa ao Cabo Subaquático ao ponderar considerações de confiabilidade, custos e impactos ambientais (Resumo das Empresas na página 51; Exh. EN-2, p. 3-4).

Tabela 9 Estimativas de custo para alternativas de transmissão das empresas em dólares de 2016.

Alternativas de Transmissão	Estimativas de Custo (milhões)
Projeto Proposto	\$52,7
Alternativa ao Cabo Submarino das Empresas (Alternativa ISO-NE #1)	\$102,3
Solução Síncrona das Empresas	\$60,2

Fonte: Exh. EN-2, em 3-4, 3-6.

ii. Solução Síncrona

Havia três componentes principais na Solução Síncrona: (1) recondutor de 4,1 milhas da linha 115 kV 112 do Industrial Park Tap até a Subestação do Parque Industrial; (2) recondução de 2,4 milhas da Linha 115 kV 111 da Subestação Industrial Park até a Estação de Troca High

Hill; e (3) instalação de dois condensadores síncronos de 30 MVAR¹⁹ na Subestação Dexter de 115 kV da National Grid (Exh. EN-2, às 3-5).

As empresas consideraram quatro possíveis locais para os condensadores síncronos: as Subestações High Hill e Industrial Park da Eversource em Massachusetts e as Subestações Dexter e Tiverton da National Grid em Rhode Island (Exh. EN-2, p. 3-5). As Empresas indicaram que o suporte de tensão seria mais eficaz localizado a jusante do Bolsão de Carga; portanto, as Companhias avaliaram ainda mais locais próximos aos locais das Subestações Dexter e Tiverton (Exh. EN-2, p. 3-5). Os critérios avaliados pelas Empresas incluíram disponibilidade de espaço dentro ou próximo aos locais das subestações, facilidade de interconexão e potenciais impactos ambientais (Exh. EN-2, na página 35). Embora as empresas tenham afirmado que não enfrentariam restrições de espaço em nenhum dos locais, haveria desafios para fornecer proteção de relé no local da Subestação de Tiverton (Exh. EN-2, p. 3-6). Consequentemente, as empresas escolheram a Subestação Dexter como local preferido para os condensadores síncronos (Exh. EN-2, p. 3-6). As empresas explicaram que a modelagem de fluxo de carga demonstrou que a adição de dois condensadores síncronos de 30 MVAR resolveria as preocupações de tensão (Exh. EN-2, p. 3-6). As empresas acrescentaram que a linha da cerca existente precisaria ser ampliada e as árvores precisariam ser removidas, com possíveis impactos nas áreas úmidas, para que os condensadores síncronos fossem instalados na Subestação Dexter (Exh. EN-2, p. 3-6).

As empresas compararam a confiabilidade do projeto proposto e da Solução Síncrona e concluíram que o projeto proposto era superior (Exh. EN-2, p. 3-7). As empresas afirmaram que o Projeto possuía várias características que o tornavam uma alternativa mais confiável do que a Solução Síncrona: (1) o Projeto é um dispositivo estático, livre de peças móveis, e possui requisitos limitados de manutenção; e (2) o Projeto adicionaria um novo caminho de transmissão que reduziria os riscos associados à manutenção das linhas de transmissão para as outras linhas

¹⁹ Condensadores síncronos são usados para fornecer suporte de tensão, fornecendo potência reativa à rede de transmissão para regular a tensão (Exh. EN-2, na página 35). Eles fortalecem o sistema em termos de corrente de curto circuito e fornecem inércia para melhorar a estabilidade do sistema (Exh. EN-2, na página 35).

de 115 kV que atendem ao Bolsão de Carga do Projeto e ajudaria a facilitar a interconexão de nova geração eólica e solar, armazenamento em baterias e outros recursos energéticos distribuídos (Exhs. EN-2, nas páginas 3-7; EFSB-PA-1).

As empresas também compararam os impactos ambientais potenciais do Projeto e da Solução Síncrona (Exh. EN-2, p. 3-7). Ambas as soluções estariam localizadas dentro de linhas de transmissão aéreas existentes em áreas residenciais não desenvolvidas ou de baixa densidade (Exh. EN-2, p. 3-7). No entanto, o Projeto exigiria alguma limpeza adicional para acomodar a Nova Linha, enquanto a parte reconduzida da Solução Síncrona não (Exh. EN-2, p. 37). Para acomodar os condensadores síncronos na Solução Síncrona, as Empresas teriam que limpar árvores ao redor da Subestação Dexter e potencialmente perturbar áreas úmidas de água doce localizadas ao redor do perímetro da subestação (Exh. EN-2, p. 3-7). Como mostrado na Tabela 9, acima, a Solução Síncrona custaria 60,2 milhões de dólares, o que é 7,5 milhões a mais do que o custo estimado de 52,7 milhões do Projeto (Expressão. EN-2, p. 3-6).

Diante do exposto, as empresas afirmam que o Projeto é superior à Solução Síncrona ao equilibrar considerações de confiabilidade, custo e impactos ambientais (Exh. EN-2, nas páginas 3-8).

4. Alternativas Não-Transmissão

Ao conduzir sua análise NTA, as Empresas consideraram o nível mínimo de recursos necessários para resolver as necessidades de confiabilidade do Bolsão de Carga do Projeto sob as condições de contingência N-1-1 no nível de carga líquida máxima de 2020 de 493 MW (Exh. EN-2, nas páginas 3-8). As empresas afirmaram que o nível mínimo de injeção de energia exigido no nível de carga líquida de pico de 2020 é de 85 MW (Exh. EN-2, nas páginas 3-8). No entanto, as empresas exigiriam um nível mais alto de injeções de energia para resolver as necessidades identificadas com base na previsão de carga máxima de 555 MW para 2031 (Exh. EN-2, nas páginas 3-8). As empresas afirmam que 147 MW de energia injetada seriam necessários para resolver a necessidade projetada de confiabilidade da transmissão com base na previsão de carga máxima das empresas para 2031 (Exh. EFSB-PA-6).

As empresas afirmaram que as NTAs teriam que estar localizadas nas subestações High Hill ou Bell Rock (Expressão. EN-2, nas páginas 3-8). De acordo com as Empresas, esses locais forneceriam o desempenho térmico e de tensão ideal para o Bolsão de Carga durante eventos de contingência do sistema (Exh. EN-2, nas páginas 3-8). Como a Subestação Bell Rock está situada dentro da Reserva Biobiológica do Sudeste de Massachusetts, o desenvolvimento na área ao redor da Subestação Bell Rock seria significativamente restringido segundo as Empresas (Exh. EN-2, nas páginas 3-8). Assim, as Companhias escolheram a High Hill Switching Station como local ótimo para a hipotética interconexão dos NTAs (EN-2, nos 3-8). As empresas analisaram se a resposta à demanda ou o BESS/PV poderiam fornecer a injeção de energia necessária (Exh. EN-2, p. 3-9).

a. Resposta Ativa à Demanda e Eficiência Energética

As empresas alegaram que nem a resposta ativa à demanda (redução de carga com geração no local), nem a eficiência energética poderiam mitigar as necessidades atendidas pelo Projeto na escala exigida para esses recursos (Exh. EN-2, p. 3-9). As empresas prevêem que, até 2029, a eficiência energética reduzirá a carga de área em 58 MW, ou oito por cento da carga bruta da área (Exh. EN-2, p. 3-9). As empresas estimaram que seria necessário um adicional de 85 MW de economia de demanda, além dos 58 MW planejados de economia de demanda (Exh. EN-2, p. 3-9). As empresas argumentam que essa quantidade de resposta ativa à demanda ou eficiência energética incremental não está disponível no prazo ou escala necessários para substituir o Projeto (Exh. EN-2, págs. 3-9).

b. Armazenamento de Energia em Baterias e Fotovoltaicos

As Empresas avaliaram o uso de sistemas de armazenamento de energia em bateria ("BESS") ou energia fotovoltaica como uma NTA, e afirmam que a NTA precisaria ser capaz de despachar 14 horas em um ciclo diário de carga para lidar com uma contingência N-1-1 (Exh. EN-2, p. 3-9). As empresas explicaram que uma duração de 14 horas era maior do que a capacidade da energia solar fotovoltaica de fornecer energia devido à sua natureza intermitente (Exh. EN-2, p. 3-9). Além disso, as empresas afirmaram que o uso do BESS sozinho não seria

possível devido à falta de capacidade de transmissão disponível no Projeto Load Pocket para carregar o BESS em horários fora de pico (Exh. EN-2, p. 3-9).

As empresas afirmaram que, quando combinadas, o PV e o armazenamento de energia têm potencial para superar as limitações técnicas que cada tecnologia enfrenta independentemente (Exh. EN-2, p. 3-9, EFSB-PA-9). As empresas estimaram uma solução alternativa consistindo em um sistema híbrido hipotético (uma usina solar de 170 MW combinada com um BESS de armazenamento de 169 MW por 4 horas) por US\$ 239.253.665 (Exh. EFSB-PA-14). As empresas revisaram todos os projetos fotovoltaicos e BESS propostos por desenvolvedores na fila de interconexão ISO-NE na High Hill Switching Station ou a jusante dela (Exh. EN-2, nas páginas 3-9 a 3-10). As empresas observaram que o projeto BESS normalmente possui quatro horas de capacidade máxima de descarga e, portanto, não possui a duração necessária para atender à maior duração necessária de confiabilidade no Bolsão de Carga do Projeto (Exh. EN-2, p. 3-10). Por fim, as empresas acrescentaram que os projetos BESS poderiam sair da fila a qualquer momento, o que tornaria o BESS inviável para atender à necessidade identificada de maneira confiável (Exh. EN-2, p. 3-10).²⁰

c. NTAs tecnicamente viáveis

Uma vez que as empresas determinaram que os projetos de geração atualmente na fila de interconexão não atenderiam às necessidades de confiabilidade da transmissão, as empresas projetaram uma NTA hipotética consistindo em uma instalação de geração convencional ou uma instalação solar combinada com armazenamento (Exh. EN-2, p. 3-10). As empresas exploraram desafios práticos de uma nova instalação de geração, como tempo de desenvolvimento, requisitos de terra e requisitos de infraestrutura (Exh. EN-2, p. 3-10). As empresas determinaram que os requisitos de um local próximo à High Hill Switching Station para uma solução NTA implicariam a conclusão dos processos de licenciamento e localização, estudos de interconexão com a ISO-NE, garantia de um fornecimento de combustível disponível (se aplicável) e

²⁰ As Empresas também observaram que a conclusão do Projeto já foi assumida em estudos de interconexão para muitos DERs na área do Projeto e pode se mostrar necessária para a interconexão bem-sucedida desses recursos (Exh. EN-2, p. 3-10).

contratação com fornecedores de equipamentos e fornecedores de construção (Exh. EN-2, p. 3-10). As empresas afirmaram que alternativas convencionais de geração, como geradores a gás, exigiriam grandes quantidades de terra, além de melhorias nos dutos para garantir um fornecimento adequado de combustível (Exh. EN-2, p. 3-11). As empresas também apresentaram longos prazos de licenciamento tanto para melhorias no fornecimento de gás quanto para os próprios geradores como desafios (Exh. EN-2, p. 3-11). As empresas concluíram que as alternativas convencionais eram proibitivas em custos, sendo que a opção mais barata era estimada em US\$ 7 milhões por ano (Exh. EN-2, p. 3-11). As empresas indicaram que esses obstáculos tornavam impraticável e improvável que desenvolvessem um projeto de geração no mesmo período do projeto (Exh. EN-2, p. 3-10).

As empresas estimaram que a área necessária para uma solução solar mais bateria seria de 1.100 acres (Exh. EN-2, p. 3-11). Além disso, essa solução NTA provavelmente exigiria aquisições de terras ou direitos de arrendamento para acesso ROW de transmissão a fim de interconexão (Exh. EN-2, p. 3-11). Em termos de custo, as empresas estimaram que uma solução combinada de energia solar e armazenamento em bateria custaria aproximadamente US\$ 25,4 milhões por ano (Exh. EN-2, p. 3-11). Pelos motivos listados acima, as empresas consideraram as NTAs hipoteticamente disponíveis inferiores ao Projeto tanto do ponto de vista financeiro quanto da construíbilidade (Exh. EN-2, p. 3-11).

C. Análise e Descobertas sobre Abordagens Alternativas

A avaliação das empresas sobre abordagens alternativas ao projeto proposto incluiu uma análise das alternativas potenciais de transmissão e não transmissão. Quanto às alternativas de transmissão, o registro mostra que a Alternativa de Cabo Submarino e a Solução Síncrona eram inferiores ao Projeto. A Alternativa de Cabo Submarino envolveria a aquisição de novas linhas de roda ou servidões e uma nova estação de comutação a ser construída custaria US\$ 102,3 milhões, em comparação com os US\$ 52,7 milhões do Projeto. A Solução Síncrona é inerentemente menos confiável porque possui mais peças móveis e mais exigências de manutenção. Também não proporcionaria benefício equivalente ao Projeto na facilitação das atividades de manutenção em outras linhas de transmissão, nem na interconexão dos DERs no

Bolsão de Carga do Projeto. Além disso, o custo incremental de buscar a Solução Síncrona em relação ao Projeto foi de aproximadamente 7,5 milhões de dólares, o que é aproximadamente 14% a mais do que o custo do Projeto.

As empresas consideraram se as instalações da NTA propostas para interconexão dentro do Bolsão de Carga poderiam atender ao requisito de injeção da NTA de 85 MW. O registro mostra que medidas de resposta à demanda ativas e passivas (como geração sob plantão e EE) não são implantáveis na escala necessária para atender ao requisito mínimo de injeção de 85 MW. Até 2029, as empresas previram que a EE futura reduzirá 58 MW dos requisitos de carga. As empresas argumentam que uma redução adicional de 85 MW na carga simplesmente não é alcançável.

Uma instalação hipotética combinada de energia fotovoltaica e BESS em escala de utilidade seria proibitiva devido à escala e aos custos de armazenamento de energia associados à localização de tal instalação. Geradores convencionais, como geradores a gás ou de combustível duplo, também eram inviáveis devido às exigências de terra e infraestrutura, além de prazos complicados e caros para licenciamentos.²¹ No geral, o registro mostra que as alternativas NTA identificadas no registro são tecnicamente inviáveis ou inferiores ao Projeto em termos de confiabilidade e custo.

Com base em sua análise de alternativas de transmissão e não transmissão, o Conselho de Localização conclui que o Projeto é superior às outras alternativas identificadas no que diz respeito a fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth com o mínimo impacto ambiental ao menor custo possível.

V. SELEÇÃO DE ROTAS

A. Padrão de Revisão

G.L. c. 164, § 69J exige que uma petição para construção inclua uma descrição de alternativas à instalação, incluindo "outros locais de local." Assim, o Conselho de Localização

²¹ Embora o Conselho considere inconvincentes as alegações das Empresas de "inviabilidade" dos projetos BESS devido à retirada, a natureza proibitiva de custos desses projetos torna o BESS impraticável neste caso específico.

exige que o requerente demonstre que considerou uma gama razoável de alternativas práticas de localização e que suas instalações propostas estão localizadas em locais que minimizam os custos e os impactos ambientais, garantindo um fornecimento de energia confiável. Para isso, o candidato deve cumprir um teste em dois eixos. Primeiro, o requerente deve comprovar que desenvolveu e aplicou um conjunto razoável de critérios para identificar e avaliar rotas alternativas de forma a garantir que não tenha negligenciado ou eliminado rotas que, no geral, sejam claramente superiores à rota proposta. Segundo, o requerente geralmente deve comprovar que identificou pelo menos dois sítios ou rotas observados com algum grau de diversidade geográfica. Vento SouthCoast a 4546; GCEP nas páginas 37-38; Beverly-Salem aos 29 anos. Mas veja Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 1601, nas páginas 28-29 (2016) ("Colonial 2016"); Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 18-01/D.P.U. 1830, nas páginas 40-42 (2019) ("Colonial 2019"), onde o Conselho de Localização considerou razoável a decisão da empresa de não indicar uma rota alternativa.

B. Abordagem das Empresas para a Seleção de Rotas

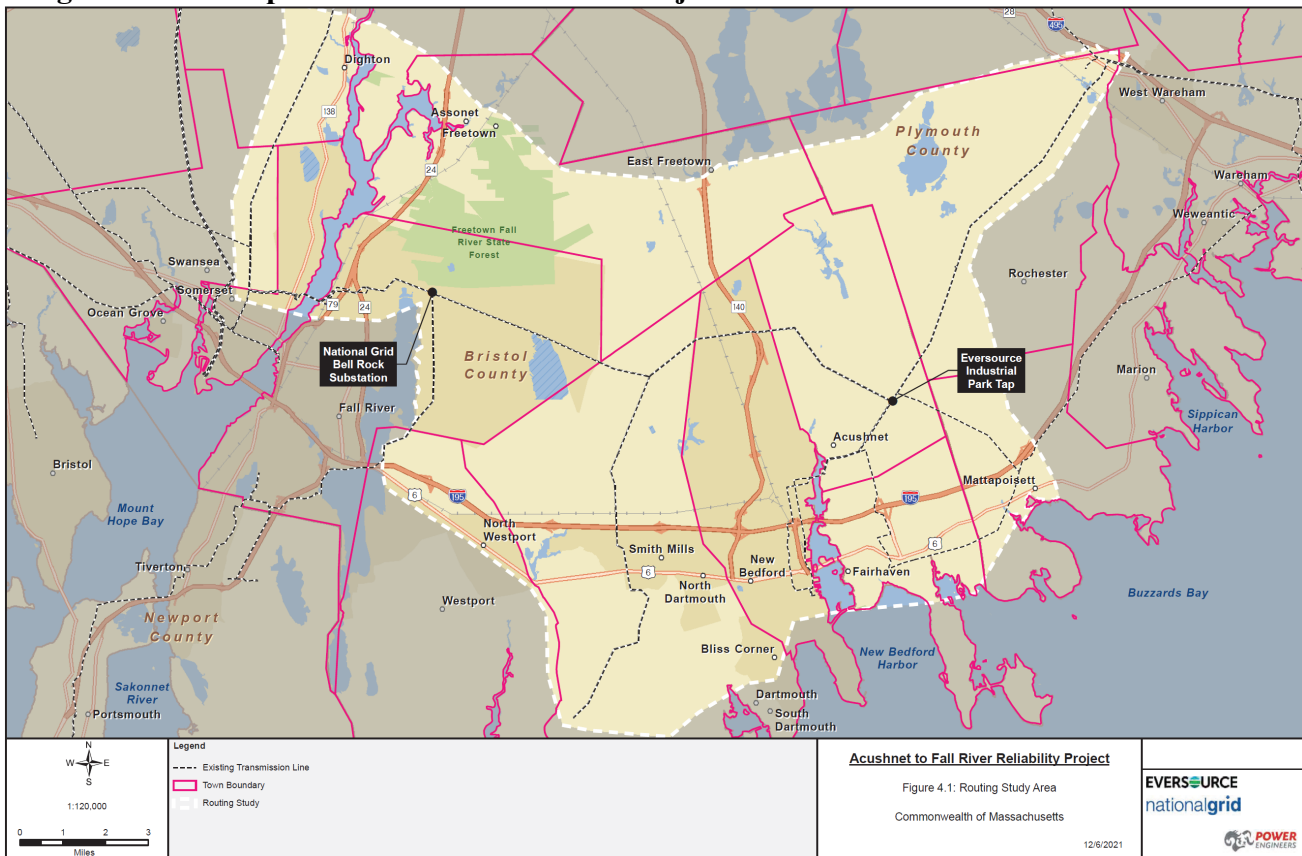
Em sua análise de roteamento, as Empresas buscaram identificar uma rota tecnicamente viável que minimizasse os impactos nos ambientes naturais e construídos e fosse econômica (Exh. EN-2, na página 4-1). A análise das Empresas seguiu esta sequência: (1) definindo uma Área de Estudo de Roteamento e desenvolvendo um conjunto geral de critérios de seleção de rotas; (2) identificar um Universo de Rotas, incluindo todas as rotas aéreas e subterrâneas potenciais; (3) selecionar as rotas potenciais em relação aos critérios de seleção de rotas para restringir as opções de rotas a rotas e variações candidatas; (4) avaliar, pontuar, pesar e classificar as rotas candidatas com base em informações mais específicas de cada rota, incluindo critérios de seleção de rotas, custo e confiabilidade; e (5) selecionar uma rota preferencial (Éx. EN-2, em 4-1, 4-26 a 4-27).

1. Definindo a Área de Estudo de Rotagens e Estabelecendo Critérios de Seleção de Rotas

As Empresas definiram a Área de Estudo de Rotajeamento, centrada nas linhas de transmissão existentes das Empresas, como terras dentro dos seguintes limites geográficos (veja

também a Figura 5): (1) Corredor do Gasoduto de Gás Natural Enbridge ao norte; (2) Rodovia U.S. Highway Route 6 ao sul; (3) Subestação Bell Rock a oeste; e (4) Parque Industrial Tap a leste ("Área de Estudo de Rota") (Exposição EN-2, em 4-1). A Área de Estudo de Roteamento consistia em espaços abertos estaduais, municipais e privados intercalados com bolsões de terras residenciais, comerciais, industriais e agrícolas (Exh. EN-2, p. 42).

Figura 5: Mapa da Área de Estudo do Rotaje.



Fonte: Exh. EN-2, Fig. 4.1.

Em seguida, as Empresas estabeleceram um conjunto de critérios para identificar possíveis rotas aéreas e subterrâneas:

- Maximizar o uso dos corredores lineares existentes, preferindo linhas de transmissão existentes, mas também considerando outros corredores de utilidade e transmissão;
- Manter a operabilidade/confiabilidade do sistema, incluindo minimizar restrições de acesso;
- Minimizar os impactos nos recursos ambientais;
- Minimizar custos, evitando construções subterrâneas sempre que possível;

- Limitar as restrições de construção, incluindo minimizar travessias rodoviárias ou trabalhar dentro de outros corredores de utilidades, como corredores ferroviários; e,
- Minimizar os impactos em áreas densamente desenvolvidas.

Fonte: Exh. EN-2, na página 4-2.

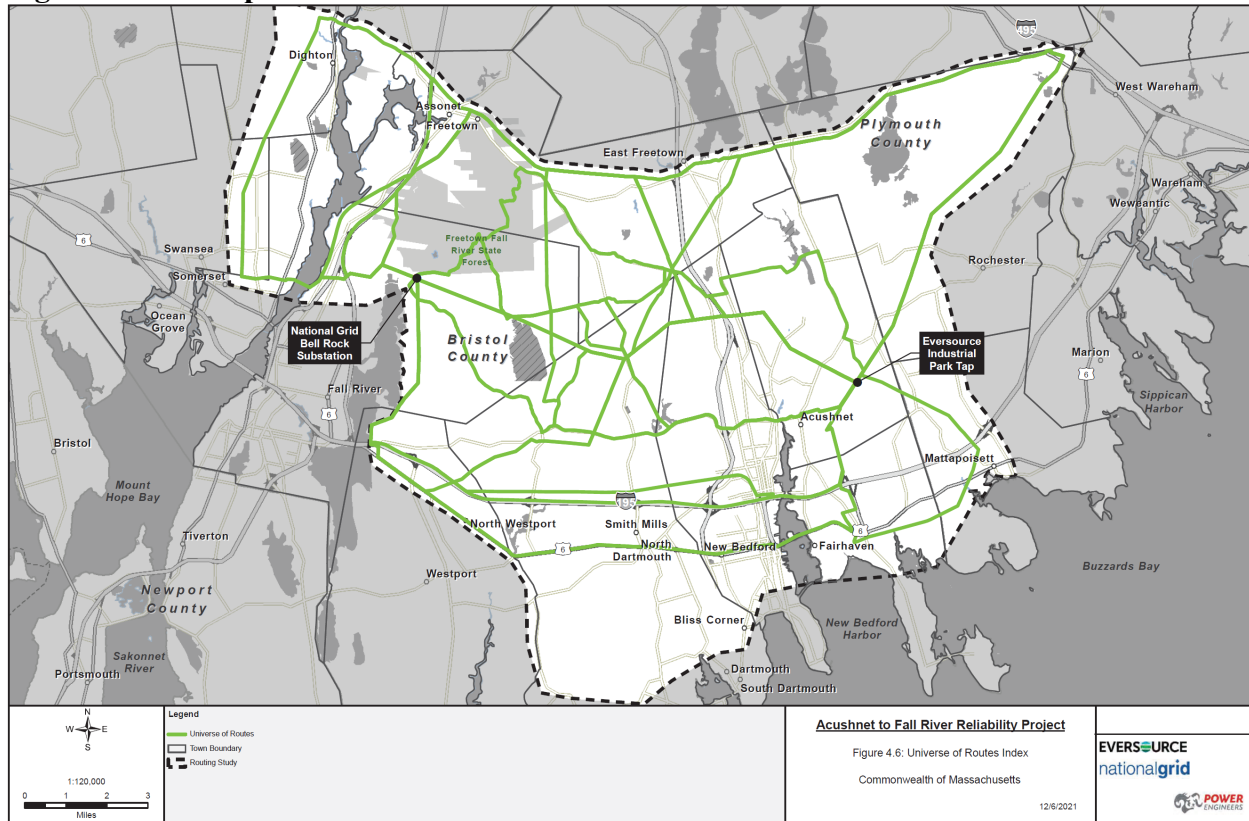
As Empresas explicaram que, ao desenvolver os critérios, consideraram restrições técnicas, incluindo as folgas verticais e horizontais necessárias, profundidades, recuos e pontos finais de conexão em uma subestação ou estação de manobra (Exh. EN-2, nas páginas 4-2).

2. Identificando o Universo das Rotas

Com os critérios acima, as empresas realizaram uma revisão "macro" dos mapas topográficos do Serviço Geológico dos Estados Unidos ("USGS"), dados do Sistema de Informação Geográfica ("GIS") e imagens aéreas da Área de Estudo de Rotagem, para identificar corredores lineares existentes que poderiam ser usados, individualmente ou em combinação, para construir a Nova Linha (Exh. EN-2, p. 4-3). As empresas focaram no uso de corredores de utilidade e transporte existentes para evitar a necessidade de criar uma nova ROW (Exh. EN-2, p. 4-3). As Empresas identificaram nove corredores existentes de linhas de transmissão/distribuição (que as Empresas designaram como ROW 1-9), um corredor de utilidade municipal (que as Empresas designaram como ROW 10) e vários corredores ferroviários, rodoviários, viários locais e gasodutos de gás natural (Exh. EN-2, nas páginas 4-3 a 4-5).

Ao combinar todas as rotas possíveis por essas ROWs e corredores do Industrial Park Tap até a Subestação Bell Rock, as Empresas identificaram 24 opções diferentes de rotas, conforme mostrado na Figura 6, que constituem o Universo de Rotas do Projeto (Expressão. EN-2, nas páginas 4-5).

Figura 6: Mapa do Universo das Rotas.



Fonte: Exh. EN-2, Fig. 4.6.

3. Filtrando rotas potenciais e reduzindo a lista de rotas candidatas

Durante o processo inicial de triagem, baseado nos mesmos critérios que as Empresas usariam posteriormente para pontuar as Rotas Candidatas, as Empresas determinaram que 17 das 24 rotas do Universo de Rotas não eram adequadas para a Nova Linha devido a preocupações relacionadas aos requisitos de aquisição de terras e custos associados, complicações com a localização com o transporte, a infraestrutura de gás e restrições de construção (Exh. EN-2, nas páginas 4-6). As Companhias eliminaram essas rotas de consideração adicional e realizaram análises detalhadas e classificação das sete opções restantes de rotas ("Rotas Candidatas"), conforme resumido na Tabela 10 e mostrado na Figura 7 (Expressão. EN-2, p. 4-6, 4-11).²²

²² A Companhia manteve os números originais das rotas em sua análise das sete Rotas Candidatas. A equipe do Conselho de Localização também se refere às Rotas Candidatas com esses números.

Tabela 10: Resumo das Rotas dos Candidatos.

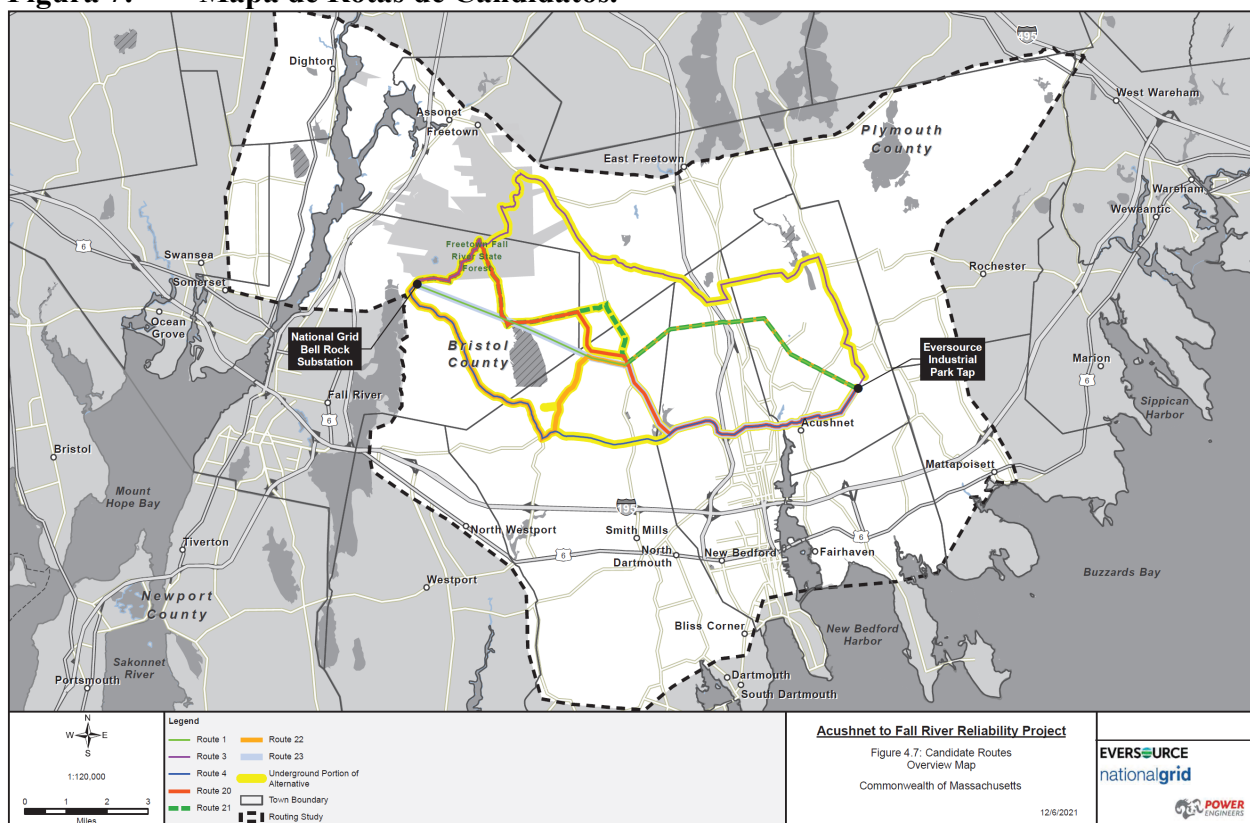
Rota do Candidato	Comprimento Total	Roteamento (UG: subterrâneo OH: por cima)	Principais travessias de corpos d'água	Travessias Complexas (distância de travessia)	Pontos de Referência e Principais Áreas de Conservação
1 (Rota Proposta)	12,1 milhas	12,0 milhas OH e 600 pés UG dentro da Linha de Transmissão ROW 4.	Rio Acushnet, Reservatório Copicut	Cruzamento ferroviário em New Bedford (100 pés); cruzamento de linha de transmissão em Industrial Park Tap (150 pés); cruzamento de linha de transmissão em High Hill (440 pés)	Área de Conservação Wheldon Woods, Reserva Estadual do Pântano de Cedro Acushnet, Bioreserva Sudeste de Massachusetts, Reserva Watuppa
3	18,4 milhas	0,4 milha OH dentro da Linha de Transmissão FILA 1; 18 milhas de UG ao longo das estradas locais, desde a Mendall Road em Acushnet até a Bell Rock Road em Fall River.	Reservatório de New Bedford	Cruzamento ferroviário na Main Street atravessando Acushnet e New Bedford via HDD (50 pés)	Floresta Estadual Freetown/Fall River, Bioreserva do Sudeste de Massachusetts, Reserva Watuppa
4	14,1 milhas	0,7 milha OH dentro da Linha de Transmissão FILA 2; 13,4 milhas de UG ao longo de estradas locais, desde a Hathaway Road em Acushnet até a Bell Rock Road em Fall River.	Rio Acushnet	Travessia do Rio Acushnet na Main Street via HDD (50 pés); cruzamento ferroviário pela Tarklin Hill Road em New Bedford via desvio de tubos (70 pés)	Copicut Woods, Reserva Biológica do Sudeste de Massachusetts, Reserva Watuppa
20	15,7 milhas	0,7 milha OH dentro da Linha de Transmissão FILA 2; 15 milhas UG ao longo de estradas locais da Hathaway Road em Acushnet até Bell Rock Road em Fall River.	Rio Acushnet, Lago Turner	Travessia do Rio Acushnet na Main Street via HDD (50 pés); cruzamento ferroviário pela Tarklin Hill Road em New Bedford via desvio de tubos (70 pés); Rota 140 cruzando	Reserva Estadual do Pântano de Cedro Acushnet, Reserva Biológica Sudeste de Massachusetts, Floresta Estadual Freetown Fall River, Reserva Watuppa

Rota do Candidato	Comprimento Total	Roteamento (UG: subterrâneo OH: por cima)	Principais travessias de corpos d'água	Travessias Complexas (distância de travessia)	Pontos de Referência e Principais Áreas de Conservação
				por canalização de tubos (275 pés); Travessia do Lago Turner na Shawmut Avenue em Dartmouth via HDD (330 pés)	
21	15,1 milhas	6,5 milhas OH dentro da Linha de Transmissão ROW 4; 8,6 milhas UG ao longo das estradas locais, desde High Hill Road em Dartmouth até Bell Rock Road em Fall River.	Rio Acushnet	Cruzamento ferroviário em New Bedford (100 pés); cruzamento da linha de transmissão em Industrial Park Tap (150 pés)	Área de Conservação Wheldon Woods, Reserva Estadual Acushnet Cedar Swamp, Reserva Biológica Sudeste de Massachusetts, Floresta Estadual Freetown Fall River, Reserva Watuppa
22	15,5 milhas	7,5 milhas OH dentro da Linha de Transmissão ROW 4; 8,0 milhas de UG ao longo de estradas locais, desde Collins Corner Road em Dartmouth até Bell Rock Road em Fall River.	Rio Acushnet	Cruzamento ferroviário em New Bedford (100 pés); cruzamento de linha de transmissão no Industrial Park Tap (150 pés); cruzamento de linha de transmissão em High Hill (440 pés)	Reserva Estadual do Pântano de Cedro Acushnet, Reserva Biológica do Sudeste de Massachusetts, Florestas Copicut, Reserva Watuppa
23	12,8 milhas	0,7 milha OH dentro da Linha de Transmissão FILA 2; 6,6 milhas UG ao longo de estradas locais, desde a Hathaway Road em Acushnet até a High Hill Road em Dartmouth; e mais 5,5 milhas OH dentro da Linha de Transmissão 4.	Rio Acushnet, Lago Turner, Reservatório Copicut	Cruzamento da linha de transmissão em High Hill (440 pés); Travessia da Shawmut Avenue Turner Pond em Dartmouth via HDD (330 pés); Travessia do Rio Acushnet na Main Street via HDD (50 pés); cruzamento ferroviário pela	Reserva Estadual do Pântano de Cedro Acushnet, Bioreserva Sudeste de Massachusetts, Reserva Watuppa

Rota do Candidato	Comprimento Total	Roteamento (UG: subterrâneo OH: por cima)	Principais travessias de corpos d'água	Travessias Complexas (distância de travessia)	Pontos de Referência e Principais Áreas de Conservação
				Tarklin Hill Road em New Bedford via desvio de tubos (70 pés)	

Fonte: Exhs. EN-2, nas páginas 4-11; EFSB-RS-5; Resumo das Empresas aos 70, citando Exhs. EN-2, nas páginas 4-12, Tabela 4-2; EFSB-RS-3; EFSB-RS-3(1).

Figura 7: Mapa de Rotas de Candidatos.



Fonte: Exh. EN-2, Fig. 4.7.

4. Ponderação e pontuação das rotas candidatas

As Companhias identificaram 15 critérios em três categorias para pontuar as Rotas Candidatas (Exh. EN-2, p. 4-13). As Companhias atribuíam a cada critério um peso que variava de um a três, sendo um o menor peso e três o maior peso, para permitir que a pontuação refletisse a importância relativa do critério (Exh. EN-2, p. 4-13). As Companhias também usavam um sistema de pontuação "ratio" para comparar as Rotas Candidatas em cada um dos 15 critérios,

onde a pontuação bruta de cada rota é dividida pela maior pontuação bruta entre todas as Rotas Candidatas; uma pontuação menor indica um impacto potencial menor (Exh. EN-2, p. 4-13).²³ A Tabela 11 abaixo apresenta as pontuações ponderadas para os critérios específicos avaliados ao longo de cada Rota Candidata:

Tabela 11: Matriz de Avaliação de Pontuação de Rotas Candidatas (Condensada).

Rota do Candidato / Pontuação de Critérios Ponderados	1	3	4	20	21	22	23
Ambiente Social / Desenvolvido							
Residências	0.29	3.00	2.38	2.25	0.61	1.01	1.93
Comercial	0.17	0.51	2.00	1.86	0.26	0.17	1.83
Receptores Sensíveis	0.00	2.14	3.00	2.57	0.00	0.64	2.36
Terras de Conservação da DCR	0.00	2.50	1.27	3.00	3.00	1.30	0.00
Recursos Históricos e Arqueológicos	0.45	1.03	2.00	1.80	0.42	0.61	1.66
Subtotal	0.91	9.18	10.65	11.48	4.29	3.73	7.78
Ambiente Natural							
Áreas úmidas	1.00	0.08	0.12	0.14	0.75	0.89	0.39
ORW, ACEC & Cap. 91 Cruzamentos Jurisdicionais	1.00	0.00	1.00	2.00	1.00	0.00	2.00
Habitat de Espécies Raras	2.00	0.41	0.67	0.71	0.73	0.76	1.98
Limpeza de Árvores	3.00	0.59	0.38	0.65	1.45	1.32	2.22
Potencial para contaminação subterrânea	0.00	0.00	1.00	1.00	0.00	0.00	1.00
Impactos potenciais do congestionamento no trânsito	0.00	3.00	2.23	2.48	1.42	1.33	1.10
Subtotal	7.00	4.08	5.40	6.98	5.35	4.30	8.69
Construtibilidade							

²³ Por exemplo, se a Rota X envolver 10 acres de remoção de árvores, a Rota Y cinco acres e a Rota Z dois acres, a Rota X marcaria 1,0, a Rota Y 0,5 e a Rota Z 0,2 (Exh. EN-2, p. 4-13).

Rota do Candidato / Pontuação de Critérios Ponderados	1	3	4	20	21	22	23
Travessias Complexas	1.20	0.40	1.20	1.60	0.80	1.20	2.00
Congestionamento com a infraestrutura de utilidades existente	0.00	1.10	2.00	2.00	0.00	0.00	2.00
Ângulos Duros	0.12	1.00	0.28	0.72	0.52	0.28	0.32
Melhorias substanciais nas estradas necessárias	1.58	2.39	2.16	3.00	3.00	2.16	1.62
Subtotal	2.90	4.49	5.64	7.32	4.32	3.64	5.94
Total							
Pontuação Total dos Critérios[^]	10.82	17.75*	21.70	25.78	13.95	11.67	22.41

Fonte: Exh. EN-2, nas páginas 4-23 a 4-24, Tabela 4-4.

* A Tabela 4-4 mostrou erroneamente que a pontuação total dos critérios para a Rota 3 é 18,15, quando a soma de todos os critérios é 17,75.

[^] Os erros de arredondamento na Tabela 4-4 são deixados como estão nesta tabela.

De acordo com a análise das Empresas, a Rota 1 tem a menor pontuação ponderada (10,82) e, portanto, resultaria no menor impacto potencial de todas as Rotas Candidatas (Exh. EN-2, nas páginas 4-21). As empresas determinaram que a Rota 1 tinha a menor pontuação ponderada para as residências, potencial de congestionamento de trânsito, ângulos difíceis e critério substancial de melhorias nas estradas (Exh. EN-2, p. 4-23). De acordo com a avaliação das Empresas, a Rota 22 ficou em segundo lugar com uma pontuação de 11,67 (impactos menores que a Rota 1 nos critérios de ambiente natural), seguida pela Rota 21 com uma pontuação de 13,95 (também superando a Rota 1 nos critérios ambientais naturais) (Exograma. EN-2, p. 4-23).

As empresas desenvolveram uma estimativa de custo de -25%/+25% para sua Rota Proposta com base na soma das estimativas de custo das linhas de transmissão da National Grid e da Eversource para o projeto, enquanto as empresas desenvolveram estimativas conceituais de custo (-50%/+200%) para as outras Rotas Candidatas baseadas em estimativas de custo por

milha de \$3,65 milhões por milha para construção aérea e \$20 milhões por milha para construção subterrânea (Exh. EN-2, p. 4-25). Os custos estimados estão apresentados abaixo na Tabela 12.

Tabela 12: Triagem conceitual Custos Estimados.

Rota do Candidato	Duração	Custo por Segmento (milhão)	Custo Total Estimado (milhões)
1 (Rota Proposta)	12,1 milhas (12,0 milhas acima (OH) e 600 pés subterrâneos (UG))	N/A*	\$50,5
3	18,4 milhas (0,4 milhas OH & 18,0 milhas UG)	AH - \$1,46 Graduação - \$360	\$361,46
4	14,1 milhas (0,7 milhas OH & 13,4 milhas UG)	AH - \$2,56 UG - \$268	\$270,56
20	15,7 milhas (0,7 milhas OH e 15,0 milhas UG)	AH - \$2,56 UG - \$300	\$302,56
21	15,1 milhas (6,5 milhas de OH e 8,6 milhas UG)	AH - \$23,73 UG - \$172	\$195,73
22	15,5 milhas (7,5 milhas OH & 8,0 milhas UG)	AH - \$27,38 UG - \$160	\$187,38
23	12,8 milhas (6,2 milhas OH & 6,6 milhas UG)	AH - \$22,63 UG - \$132	\$154,63

Fonte: Exh. EN-2, às 4-25, Tabela 4-5.

* O custo estimado para a Rota Candidata 1 (Rota Proposta) não foi desenvolvido com base em uma estimativa de custo por milha, daí o "N/A" (ver Exh. EN-2, p. 4-25).

As Empresas observaram que a Rota 1 era significativamente mais barata do que qualquer uma das outras Rotas Candidatas devido ao seu comprimento mais curto e construção quase inteiramente aérea (Exh. EN-2, nas páginas 4-26). Cada uma das outras Rotas Candidatas exigiu pelo menos seis milhas de instalação de cabos subterrâneos devido a corredores rodoviários muito estreitos para acomodar linhas aéreas de transmissão (Exhs. EN-2, nas 4-25; EFSB-RS-11). A próxima rota mais barata, a Rota 23, foi estimada em mais de três vezes o custo da Rota 1 (Expressão. EN-2, p. 4-25). As Empresas indicaram que as estimativas conceituais desenvolvidas para sua análise eram uma base objetiva para comparar os potenciais

diferenciais de custo entre as várias rotas (Companies Brief em 73 & n.33, citando Exh. EN-2, às 4:-25).

Quanto à confiabilidade, as empresas consideraram as tecnologias de transmissão aérea e subterrânea inerentemente confiáveis e construídas para serem sistemas robustos que atendem aos códigos e padrões atuais (Exh. EN-2, nas páginas 4-26). Consequentemente, as Companhias consideraram a confiabilidade das Rotas Candidatas comparável (Exh. EN-2, nas páginas 4-26).

5. Seleção de uma Rota Proposta

Após avaliar as sete Rotas Candidatas usando os 15 critérios (produzindo as pontuações ponderadas na Tabela 11) e comparar os custos estimados apresentados na Tabela 12, as Empresas selecionaram a Rota 1 (a "Rota Proposta") porque ela tinha o menor impacto geral, era a menos cara entre as Rotas Candidatas para construir e teria confiabilidade comparável (Exh. EN-2, nas páginas 4-26). As Empresas argumentam que a Rota 1 é claramente superior às opções restantes (Companies Brief na página 74, citando Exh. EN-2, nas páginas 4-26).

As Empresas consideraram se a apresentação de um aviso alternativo de rota era justificável, dada a "clara" superioridade da Rota 1 do ponto de vista de custos (Exh. EN-2, nas páginas 4-26). As Empresas afirmaram que as Rotas 3 e 4, que ofereceriam a maior diversidade geográfica em relação à Rota 1, não eram viáveis, como se percebeu, rotas alternativas devido aos longos trechos de construção subterrânea, o que resultou em custos adicionais significativos, além de perturbações para as comunidades atravessadas (Exh. EN-2, nas páginas 4-26 a 4-27). As empresas observaram que as Rotas 20, 21, 22 e 23 tiveram pontuações piores e também foram significativamente mais caras que a Rota 1, e, portanto, não apresentaram vantagens ou benefícios em relação à Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 4-26). Além disso, as Empresas afirmaram que as Rotas 3, 4, 20, 21 e 22 precisariam de aprovação da Legislatura sob a disposição do Artigo 97 para a liberação de terras atualmente detidas pela DCR para fins de conservação, o que poderia ser desafiador e contribuir para atrasos (Exh. EN-2, p. 4-27).

Pelos motivos acima, as Empresas concluíram que especificar uma rota alternativa notada tinha potencial para gerar preocupação desnecessária entre os abutters, quando as Empresas não tinham intenção de construir o Projeto pelas rotas "substancialmente" inferiores (Exh. EN-2, nas

páginas 4-26). Além disso, as Empresas observaram que o Conselho de Localização já havia decidido anteriormente que a prática de fornecer uma rota alternativa anunciada para propostas de projetos não era obrigatória pela Seção 69J e que uma rota alternativa observada pode não ser justificada em todos os casos (Resumo das Empresas em 64, citando Colonial 2019 em 40-41; Colonial 2016 às 28).

C. Diversidade Geográfica

As Empresas afirmaram que seu processo de seleção de rotas avaliou uma variedade razoável de rotas potenciais, incluindo rotas com diversidade geográfica, e confirmou que não existe uma rota claramente superior (Exh. EN-2, na página 4-1). As empresas argumentam que escolheram a rota que melhor equilibrava considerações de confiabilidade, impactos ambientais e custo (Companies Brief na página 65, citando a Exh. EN-2, na página 4-1).

D. Análise e Descobertas sobre a Seleção de Rotas

O Conselho de Localização exige que os candidatos considerem uma gama razoável de alternativas práticas de localização e que as instalações propostas sejam localizadas em locais que minimizem custos e impactos ambientais. Em decisões anteriores, o Conselho de Localização considerou diversos critérios apropriados para identificar e avaliar opções de rotas para linhas de transmissão e instalações relacionadas. Esses critérios incluem impactos sobre recursos naturais, impactos no uso do solo, impactos na comunidade, custo e confiabilidade. GCEP em 86; Mid Cape Confiabilidade em 48, Beverly-Salem em 38-39. O Conselho de Localização também constatou que o design específico dos métodos de pontuação e ponderação para critérios escolhidos é uma parte importante de um processo adequado de seleção de locais. GCEP em 86; Mid Cape Confiabilidade a 48; Beverly-Salem aos 39.

As Companhias seguiram uma abordagem metódica para identificar rotas tecnicamente viáveis a partir da Área de Estudo de Rotajeamento. As Empresas limitaram sua seleção de rotas aos ROWs existentes (especificamente linhas de transmissão, linha de distribuição, gasodutos, rodovias, vias públicas e corredores ferroviários). A partir dessas ROWs, as Empresas identificaram 24 rotas potenciais da Tap do Parque Industrial até a Subestação Bell Rock, que

constituem o Universo das Rotas. Depois, em uma triagem inicial baseada nos mesmos critérios que as Companhias usariam posteriormente na pontuação das Rotas Candidatas, as Companhias eliminaram 17 rotas que não eram adequadas para a construção e operação da Nova Linha devido a desafios de colocação e espaço limitado devido à infraestrutura existente. As rotas eliminadas incluem aquelas que seguem ROWs de dutos de transmissão de gás natural, ROWs de transmissão totalmente desenvolvidas que exigiriam adaptações caras para acomodar a New Line, corredores ferroviários e rodoviários, bem como ROWs envolvendo linhas aéreas de transmissão ao longo de vias locais.

Para avaliar as sete rotas restantes, as empresas desenvolveram um sistema de pontuação quantitativa com 15 critérios ponderados. As empresas atribuíram pesos criteriosos de acordo com o nível de impactos ambientais ou restrições técnicas que cada critério imporá à construção da Nova Linha. Das sete Rotas Candidatas, as Empresas selecionaram a rota com a menor pontuação como a Rota Proposta. O registro mostra que: (1) a Rota 1 teve a melhor (menor) pontuação total ponderada de 10,82; (2) no entanto, a Rota 1 também teve as maiores (piores) pontuações ponderadas em áreas úmidas, habitat de espécies raras e desmatamento de árvores nas Rotas Candidatas; (3) A Rota 1 teve o menor custo total estimado de \$50,5 milhões, o que foi pelo menos \$100 milhões menos qualquer outra Rota Candidata; e (4) as Rotas Candidatas eram comparáveis em termos de confiabilidade.

Embora a Rota 1 resultasse no maior potencial de impactos em áreas úmidas, habitats de espécies raras e desmatamento de árvores, ela teve impactos menores no ambiente social/desenvolvido, menor desafio de construíbilidade e custo substancialmente menor. O Conselho de Localização observa que, embora várias outras Rotas Candidatas evitem impactos em áreas úmidas e a limpeza de árvores ao se alinharem com corredores viários existentes, elas exigiriam, em vez disso, a construção significativamente mais cara de cabos subterrâneos. Portanto, o Conselho de Localização conclui que a Rota 1 é a rota superior entre as sete Rotas Candidatas. Devido aos custos substancialmente mais altos das outras Rotas Candidatas, com pouca ou nenhuma vantagem geral sobre a Rota Proposta pelas Empresas, as Empresas decidiram não apresentar nenhuma rota como alternativa observada. O Conselho de Localização considera razoável a decisão das Empresas de não incluir uma rota alternativa notada. Essa

conclusão é consistente com as decisões anteriores do Conselho de Localização. Colonial 2019 nas páginas 40-41; Colonial 2016 aos 28 anos.

Além de considerar a Rota 1 como a rota superior, o Conselho de Localização considera aceitável o processo de seleção de rotas das Companhias, incluindo os critérios gerais usados no desenvolvimento das rotas potenciais e do sistema de pontuação para as Rotas Candidatas. Quanto à diversidade geográfica, o Conselho de Localização considera razoável a metodologia das Empresas para eliminar rotas inviáveis e menos viáveis e improvável que negligencie rotas claramente superiores. O Conselho de Localização também conclui que a abordagem das Empresas ao identificar rotas potenciais — maximizando o uso de corredores lineares existentes, preferencialmente utilidades e ROWs de transporte já existentes, e minimizando a necessidade de criar novas ROWs — atenderia melhor aos critérios gerais relacionados à confiabilidade, custo e impactos ambientais.²⁴

Com base no processo de seleção de rotas descrito acima, o Conselho de Localização conclui que as Empresas: (1) desenvolveram e aplicaram um conjunto razoável de critérios para identificar e avaliar rotas alternativas de modo a garantir que não tenham negligenciado ou eliminado rotas que, em geral, sejam claramente superiores ao Projeto proposto, e (2) identificaram uma variedade de rotas de linha de transmissão com alguma diversidade geográfica. Portanto, o Conselho de Localização conclui que as Empresas demonstraram que examinaram uma gama razoável de alternativas práticas de localização e que suas instalações propostas estão localizadas em locais que minimizam custos e impactos ambientais, garantindo um fornecimento de eletricidade confiável.

VI. ANÁLISE DOS IMPACTOS DO PROJETO

A. Padrão de Revisão

Ao implementar seu mandato legal previsto no G.L. c. 164, §§ 69H e 69J, o Conselho de Localização exige que o peticionário demonstre que sua instalação proposta minimiza custos e

²⁴ O Conselho de Localização reconhece a pontuação de impacto ambiental mais alta da Rota 1. O Conselho de Localização identifica esses impactos ambientais mais elevados e avalia as ações das Empresas para minimizar e mitigar esses impactos, abaixo.

impactos ambientais, garantindo um fornecimento confiável de energia. Vento SouthCoast a 6869; GCEP nas páginas 102-103; Confiabilidade Mid Cape a 50; Beverly-Salem com 41-42. Para avaliar a instalação proposta, o Conselho de Localização primeiro determina se o peticionário forneceu informações suficientes sobre impactos ambientais e possíveis medidas de mitigação para permitir que o Conselho de Localização tome tal determinação. O Conselho de Localização então examina os impactos ambientais da instalação proposta e determina: (1) se os impactos ambientais seriam minimizados e (2) se um equilíbrio adequado seria alcançado entre impactos ambientais conflitantes, bem como entre impactos ambientais, custo e confiabilidade. SouthCoast Wind em 68-69; GCEP nas páginas 102-103; Confiabilidade do Mid Cape em 50-51; Beverly-Salem com 41-42.

B. Descrição dos Elementos do Projeto

1. Nova Linha de Transmissão

As empresas construiriam a Nova Linha ao longo de uma linha de transmissão existente da Eversource e da National Grid ROW, desde o Industrial Park Tap em Acushnet até a Subestação Bell Rock em Fall River (Exh. EN-2, nas páginas 1-3). A Nova Linha consistiria principalmente em instalação de linha aérea de transmissão com dois pequenos segmentos de cabo subterrâneo (Exh. EN-2, nas páginas 1-3). As Empresas construiriam a linha aérea de transmissão sobre estruturas H-fame e monopole de aço auto-intemperizado ou galvanizado, diretamente embutidas no solo, exceto em pontos inclinados, estruturas sem saída e certos outros locais dentro da ROW onde as Companhias utilizariam estruturas de aço autoportadas erguidas sobre caixões de concreto para suportar cargas mais pesadas (Exh. EN-2, p. 5-2).

Para cada segmento de cabo subterrâneo — um segmento de aproximadamente 160 pés na Eversource Industrial Park Tap e outro de aproximadamente 440 pés na Estação de Mudança Eversource High Hill, as Empresas instalariam bancos de dutos, consistindo em conduítes pré-montados de policloreto de vinila revestidos em concreto térmico, encadrados por um conjunto de estruturas de transmissão aéreas para subterrâneas, todas dentro da ROW (Exh. EN-2, nas páginas 5-8). Ao incorporar os trechos de cabos subterrâneos, as empresas evitariam múltiplas

travessias de linhas aéreas nas estações de comutação Industrial Park Tap e High Hill, bem como modificações nas linhas aéreas existentes (Exh. EN-2, p. 1-3, 5-2).

2. Trabalho com subestações

As empresas atualizariam os sistemas de proteção, controle e telecomunicações em três subestações: a Subestação Tremont da Eversource em Wareham e a Subestação Acushnet em Acushnet, e a Subestação Bell Rock da National Grid em Fall River, para acomodar a Nova Linha (Exh. EN-2, nas páginas 1-3 a 1-4). Todo o trabalho de subestação ocorreria dentro das áreas existentes das subestações e utilizaria as entradas de acesso já existentes (Exh. EN-2, em 1-3 para 1-4, 5-3). As melhorias na Subestação Tremont e na Subestação Acushnet envolveriam apenas a substituição dos relés elétricos dentro dos prédios de controle da subestação existente (Exh. EFSB-S-5). As melhorias na Subestação Bell Rock incluiriam a instalação de uma armadilha de ondas e sintonizador de linha, que também envolvem a conexão, o teste e a comissionamento do equipamento (Exh. EFSB-RS-2).

C. Descrição Geral da Construção do Projeto

As Companhias usariam técnicas convencionais de construção de linhas de transmissão elétrica aérea para construir os segmentos acima do solo da Nova Linha, que envolveriam sete estágios, e métodos de escavação a céu aberto para instalar bancos de dutos subterrâneos nos segmentos subterrâneos da Nova Linha, que envolveriam cinco estágios (Exh. EN-2, nas páginas 5-4, 5-8).

1. Linha de Transmissão Aérea

a. Levantamento ROW, Remoção de Vegetação e Árvores, Corte de Grama

Antes da remoção e corte de grama das árvores, as Empresas fariam levantamentos e marcariam o limite da Rota Proposta para evitar a invasão não autorizada de veículos em áreas úmidas (Exh. EN-2, p. 5-4). Além disso, as Empresas sinalizariam e instalariam cercas ao redor de outros recursos sensíveis, como características culturais e espécies de plantas listadas estadual pelo Programa de Espécies Ameaçadas de Patrimônio Natural ("NHESP") (Exh. EN-2, p. 5-4).

As Companhias estabeleceriam áreas temporárias de desmontagem ao longo da Rota Proposta para servir como locais de carregamento de madeira, instalação temporária de uma trituradora de madeira e veículos e equipamentos para remoção de árvores (Expressão. EN-2, p. 5-5).

Dentro da Rota Proposta de Rota ROW, as Empresas cortariam e removeriam árvores de aproximadamente 27,5 acres de área florestada e cortariam áreas adicionais para restabelecer rotas de acesso e preparar bases de trabalho e locais estruturais (Exh. EN-2, nas coordenadas 5-4 a 5-5). As empresas não usariam herbicidas durante a construção (Expressão. EN-2, nas coordenadas 5-4 a 5-5).

b. Instalação de Controle de Erosão e Sedimentos

As empresas instalavam dispositivos de controle de erosão e sedimentos, como fardos de palha, barreiras de palha, cercas de assoreamento, meias de compostagem e/ou fardos de lascas entre o local de trabalho e áreas ambientalmente sensíveis, como áreas úmidas e propriedades adjacentes, onde haja potencial para erosão do solo e sedimentação, de acordo com os Manuais de Melhores Práticas de Gestão ("BMPs") das Empresas e com planos aprovados e requisitos de licença (Exh. EN-2, p. 5-5). Esses dispositivos também serviriam como um limite físico para delimitar áreas de recursos e áreas de construção aprovadas (Exh. EN-2, p. 5-5).

c. Construção e melhorias na estrada de acesso

Para construir, inspecionar e manter as instalações das linhas de transmissão, as Companhias usariam a rede existente de vias de acesso na maior medida possível, mas precisariam construir aproximadamente 6.254 pés lineares de novos ramais de estrada geralmente dentro da ROW (incluindo realinhamentos de vias) para acessar as novas localizações das estruturas (Exh. EN-4, p. 41). As vias de acesso variariam em largura de 16 a 20 pés e seriam construídas com cascalho, tapetes de madeira ou uma combinação desses, dependendo das condições específicas do local, do trabalho de nivelamento relacionado e se as vias de acesso são temporárias ou permanentes (Exh. EN-2, p. 5-6). As Companhias também fariam melhorias necessárias nas vias de acesso existentes, como estabilizar e nivelar as vias e as entradas de construção com cascalho limpo e rochas de retenção (Exh. EN-2, p. 5-6).

As empresas construiriam os novos ramais dentro dos limites da Rota Proposta para a Via de Anotação, com três exceções em que a Eversource priorizaria o uso das vias de acesso existentes e evitaria áreas úmidas, sempre que possível (Exh. EN-2, p. 5-22). A primeira ocorrência ocorreu na servidão de conservação Keith's Tree Farm em Acushnet, onde a Eversource usaria uma estrada privada já existente para acesso (Exhs. EN-2, nas páginas 5-16; EN-4, App. B, Fig. 1-3, p. 3). A segunda instância também ocorre em Acushnet, ao longo de um segmento do ROW que se sobrepõe completamente a uma área úmida (Exh. EN-4, App. B, Fig. 1-3, p. 4). A estrada de acesso fora da ROW que evita a área úmida exigiria remoção de árvores, já que a área é cercada por vegetação densa (Exh. EN-4, App. B, Fig. 1-3, p. 4). A nova estrada de acesso também atravessaria dois bueiros (Expressão. EN-4, App. B, Fig. 1-3, p. 4). O terceiro novo ponto de acesso ocorre em Dartmouth, onde a Eversource solicitaria acesso para usar a entrada na 124 Pine Island Road, que cruza caminhos diretamente abaixo e perpendicular à ROW (Exh. EN-4, App. B, Fig. 1-3, p. 14).

Para permitir o acesso de equipamentos pesados em áreas úmidas onde o acesso por áreas altas não está disponível, as Empresas instalam tapetes de construção, tapetes de treliça de madeira ou tapetes compostos sobre a vegetação existente (Exh. EN-2, p. 56). As empresas afirmaram que, em alguns casos, pode ser necessário cortar ou cortar a grama da vegetação lenhosa antes da instalação de tapetes de construção (Exh. EN2, nas páginas 5-6). As Companhias removeriam as estradas temporárias de acesso por tapetes de construção e restaurariam áreas perturbadas para a topografia e hidrologia pré-existentes após a conclusão da construção (Exh. EN-2, p. 5-6).

Além disso, as empresas afirmaram que a National Grid irá instalar placas de aço sobre o bueiro na Quanapoag Road, sobre o rio Copicut, durante a construção do projeto para distribuir as cargas de veículos e equipamentos (Exh. CNA-I-3). A National Grid também instalará guarda-corpos ou barreiras nesta travessia de bueiros em coordenação com as autoridades de Fall River (Expressão. CNA-I-3).

d. Estruturas de Trabalho de Equipamentos e Construção da Área de Preparação

As Companhias construíam plataformas de trabalho para fornecer uma área de trabalho segura e nivelada para que equipamentos de construção realizassem trabalhos de fundação e montagem de estruturas (Exh. EN-2, p. 5-6). As Empresas podem cortar a grama de vegetação lenhosa e arbustos de baixa escala, além de realizar pequenas terras na construção das plataformas de trabalho (Exh. EN-2, p. 5-6). As Companhias deixariam plataformas de trabalho em terras altas após a construção, exceto aquelas localizadas em áreas de planícies de inundação e à beira de rios (Exh. EN-2, p. 5-6). Em áreas úmidas, as Companhias usavam tapetes temporários para construir as bases de trabalho e as removiam após a conclusão das atividades de construção (Exh. EN-2, p. 5-6).

Além disso, as Companhias construiriam outros locais de trabalho temporários, incluindo encordamento e puxação de arame, áreas de armazenamento, áreas de preparação e áreas de deposição para apoiar a construção (Exh. EN-2, nas coordenadas 5-6 a 5-7). As empresas e/ou contratado(s) designado(s) selecionariam esses locais e fariam acordos com os proprietários para o uso do terreno durante a construção (Exh. EN-2, em 5-7). As empresas afirmaram que áreas selecionadas de preparação e áreas de colocação por empreiteiros normalmente seriam propriedades previamente desenvolvidas (Exh. EN-2, p. 57-).

e. Instalação de Fundação e Estrutura de Transmissão

A instalação de estruturas de quadros em H e monopolos envolveria diferentes processos (Exh. EN-2, em 5-7). Para estruturas de embedding direto, como os monopolos, as Empresas escavavam usando um parafuso de solo ou equipamento padrão de escavação e colocavam uma camada de aço verticalmente no furo e então preenchiam o buraco (Exh. EN-2, em 5-7). Após a montagem em campo dos monopolos, as Companhias inseriam cada monopolo por guindaste e então preenchiam o espaço anular com pedra britada (Exh. EN-2, em 5-7). Para estruturas em H-frame de aço, as Companhias construíam caixões perfurados (Exh. EN-2, em 5-7). Depois, as Companhias levantavam as estruturas de aço com grua e as colocavam nos parafusos de ancoragem (Exh. EN-2, em 5-7).

As Companhias acumulavam materiais escavados ao lado da escavação, mas não diretamente em áreas de recursos úmidos (Exh. EN-2, em 5-7). As Companhias removiam rochas encontradas por meio de perfuração com perfuradores de núcleo de rocha, em vez de um parafuso padrão de solo (Exh. EN-2, em 5-7). Em alguns casos, porém, as Companhias podem usar martelamento e escavação para quebrar a rocha, mas não antecipam detonações (Exh. EN-2, nas páginas 5-7).²⁵

f. Instalação de fios condutores, de aterramento óptico e de escudo

Depois que a estrutura em H e as estruturas monopolo estiverem instaladas, as Empresas primeiro instalavam isoladores nas estruturas, seguidos pelo fio óptico de terra, fio de blindagem e condutores de energia usando blocos de corda e equipamentos de fio (Exh. EN-2, em 5-7). As Companhias colocavam estruturas temporárias de guarda ou caminhões de lançamento em estradas, cruzamentos rodoviários e passagens de linhas de utilidade existentes durante a operação de encordamento (Exh. EN-2, nas coordenadas 5-7 a 5-8). Embora não prevejam trabalho com helicópteros, as empresas desenvolveriam planos específicos de saúde e segurança e análises de riscos do projeto em coordenação com o(s) contratado(s) caso helicópteros sejam necessários (Exh. EN-2, p. 5-8). As Companhias também notificariam autoridades municipais, departamentos de bombeiros e polícia, e proprietários de terras afetados com antecedência sobre qualquer trabalho com helicóptero (Exh. EN-2, p. 5-8).

g. Restauração e Estabilização do ROW

Após a construção, as Companhias restaurariam áreas perturbadas, incluindo remoção de detritos de construção, finalização do nivelamento, estabilização do solo perturbado e remoção de dispositivos temporários de controle de sedimentos (Exh. EN-2, p. 5-8). As Empresas também instalariam dispositivos permanentes de controle de sedimentos, restaurariam muros e cercas de pedra existentes, instalariam portões e bloqueios para restringir o acesso à ROW por

²⁵ As Companhias explicaram que não previam encontrar explosões significativas de saliências ou substratos rochosos que exigissem detonação (Relatório das Empresas em 20, citando Exh. EN-2, em 5-7; Tr. 1, p. 122-123).

pessoas ou veículos não autorizados, e restaurariam ou replicariam áreas de recursos ambientais regulados que fossem perturbadas pela construção (Exh. EN-2, p. 5-8).

2. Linha de Transmissão Subterrânea

Para a construção de linhas de transmissão subterrâneas, as empresas utilizavam valas a céu aberto para instalar os dutos (Exh. EN-2, p. 5-8). Além dos conduítes de transmissão, os bancos de dutos transportariam condutas auxiliares adicionais necessárias para o condutor de continuidade de terra, fibra de comunicação e futuros cabos distribuídos de detecção de temperatura (Exh. EFSB-CM-6). As Companhias precisariam escavar a vala mais um pé de cada lado do talude do duto e uma seção transversal ainda mais larga no local mais profundo da vala, onde os condutos terminariam em estruturas elevadas (Exh. EFSB-CM-6). As empresas iriam revestir e reforçar a vala conforme exigido pelas condições do solo para permitir a passagem segura dos veículos de construção e para suportar placas de aço para acesso transversal à vala, regras de segurança da Administração de Segurança e Saúde Ocupacional dos EUA ("OSHA") e regulamentos locais e estaduais (Exh. EN-2, p. 5-9).

As Companhias montavam as seções do conduíte e depois desciam o conduíte para dentro da vala (Exh. EN-2, p. 5-9). As empresas preencheriam a área ao redor dos dutos com concreto térmico de alta resistência, seguido por aterro térmico fluidizado, aterro térmico aprovado ou solo nativo, dependendo das condições locais (Exh. EN-2, p. 5-9). As empresas instalavam os cabos de energia e outros cabos acessórios um a um, usando um carretel de cabo montado entre as estruturas do riser (Exhs. EN-2, nas páginas 5-10; EFSB-CM-6). As Empresas testavam os cabos de energia antes da energização (Exh. EN-2, p. 5-10). Após a instalação dos cabos, as empresas restaurarão áreas perturbadas para combinar com a topografia e cobertura do solo existentes, onde áreas vegetadas terão no mínimo três polegadas de solo superficial adequado, sementes de grama, cal, fertilizante inicial e cobertura morta (Exh. EN-2, p. 5-10).

3. Horário e Cronograma de Trabalho na Construção

As empresas propuseram que o horário típico de trabalho fosse das 7h às 17h. De segunda a sexta-feira, e das 9h às 17h aos sábados, quando as condições de luz e clima permitem

(Expressão. EN-2, p. 5-10). No entanto, as empresas acrescentaram que algumas tarefas de trabalho, como despejamento de concreto e encordamento de linhas de transmissão, devem ser continuadas até a conclusão após o início, o que pode ir além do horário normal de trabalho (Exh. EN-2, p. 5-10). Além disso, as empresas observaram que trabalhos que exigem interrupções programadas de linhas e a travessia de certos corredores de transporte e utilidades podem precisar ser realizados de forma limitada fora do horário normal de trabalho, inclusive aos domingos e feriados (Exh. EN-2, p. 5-10). As Empresas forneceriam notificação suficiente e obteriam aprovação por escrito dos oficiais municipais relevantes para esses casos (Exh. EFSB-CM-4).

Segundo as empresas, a National Grid construiria sua parte do projeto principalmente usando recursos internos de construção, enquanto a Eversource construiria suas partes do projeto principalmente com equipes de empreiteiros (Exhs. EFSB-CM-1; EFSB-T-1). As Companhias preveem implantar entre uma e duas equipes, compostas por um total de quatro a 16 pessoas, em cada fase da construção (Exh. EFSB-CM1). As empresas esperam que a construção do projeto leve aproximadamente oito meses para ser concluída (Expressão. CNA-N-1).²⁶ As empresas programavam as atualizações da subestação para coincidir com a energização (Exh. EN-2, nas páginas 1-4).

D. Impactos do Projeto

1. Usos da Terra e Recursos Baseados na Terra

a. Descrição das Empresas

i. Usos do Solo

As empresas avaliaram o uso do solo dentro e ao longo de sua Rota Proposta usando dados de uso do solo do Sistema de Informação Geográfica de Massachusetts ("MassGIS") de

²⁶ A Eversource previu que sua parte da construção do Projeto levaria aproximadamente sete meses, dependendo do clima e de quaisquer restrições de permissão sobre o cronograma de atividades específicas; A National Grid previu que sua parte levaria aproximadamente de oito a nove meses, também dependendo das restrições climáticas e de permissão (Tr. 1, nos 114-115). As Empresas afirmaram que os dois prazos de construção ocorreriam simultaneamente (Tr. 1, p. 115).

2016, com os resultados apresentados abaixo na Tabela 14 (Expressão. EN-2, p. 5-12). As Empresas tabularam cada tipo de uso do solo em acres dentro de (1) a Rota Proposta e (2) a até 300 pés das bordas da Proposta de Rota ROW ("Proposed Route Study Area") (Exh. EN-2, p. 5-12). As Empresas observaram que os usos do solo adjacentes à sua Rota Proposta são principalmente não desenvolvidos (incluindo florestas, pastagens e áreas úmidas florestadas e não florestadas) e intercalados com áreas residenciais, industriais e agrícolas para casas unifamiliares (Exh. EN-2, p. 5-12).

Tabela 14: Usos do solo dentro da Rota proposta de Via e Área de Estudo.

Tipo de Uso do Solo	Dentro da Rota Proposta (Acres)	Dentro da Área de Estudo de Rota Proposta (Acres)
Residencial – Residencial Unifamiliar	0.3	9.0
Residencial – Multifamiliar	0.0	1.1
Industrial	1.3	17.7
Direito de Passagem	2.7	14.6
Outras Áreas Impermeáveis	3.5	7.1
Espaço Aberto Desenvolvido	13.1	50.3
Agricultura	5.8	20.1
Não desenvolvido	225.0	1,015.9
Águas Abertas	1.1	13.1
Total	252.8	1,148.9

Fonte: Exh. EN-2, nas páginas 5-13, Tabela 5-1.

As empresas também revisaram os distritos locais de zoneamento, conforme mostrado na Tabela 15 abaixo, que mostrou que a maior parte das terras localizadas dentro da Área de Estudo de Rotas Propostas era zonificada residencialmente (Exh. EN-2, p. 5-14). As empresas também revisaram planos diretores locais e planos de espaços abertos para as quatro comunidades por onde a Rota Proposta passaria, a fim de determinar se o Projeto estaria em conformidade com as iniciativas locais de planejamento (Exh. EN-2, p. 5-12).²⁷

²⁷ As empresas constataram que, embora esses Planos Diretores dêem ênfase a projetos de infraestrutura, eles não abordam explicitamente as concessionárias de linhas de transmissão (Exh. EN-2, p. 5-12).

Tabela 15: Distritos de Zoneamento dentro da Área de Estudo de Rotas Propostas.

Município	Residencial (Acres)	Comercial (Acres)	Industrial (Acres)	Outros (Acres)
Fall River	235.2	0.0	0.0	7,5 (Linha Rodoviária); 146.1 (Distrito de Recursos Hídricos); 29h35 (Pista de estrada); 10.7 (Água)
Dartmouth	131.4	0.0	100.1	2.8 (Linha de Rua)
New Bedford	49.9	0.0	87.5	29,4 (Linha de Rua)
Acushnet	340.4	0.0	0.0	7.7 (Linha de Rua)

Fonte: Exh. EN-2, nas páginas 5-14, Tabela 5-3.

(A) Uso residencial e outros desenvolvimentos do solo

Ao longo da Rota Proposta, o desenvolvimento residencial de unifamiliares ocorre principalmente em cruzamentos de estradas já existentes (Exh. EN-2, p. 5-13). Residências multifamiliares compreendem aproximadamente 1,1 acres da Área de Estudo da Rota Proposta e estão predominantemente localizadas próximo à Phillips Road, em New Bedford (Exposição EN-2, p. 5-13). Um total de 128 residências está dentro da Área de Estudo de Rotas Proposta (Exh, EN-2, nas páginas 5-14). De acordo com a análise das empresas, 37 dessas residências ficam a menos de 100 pés da linha central da Rota Proposta (Exh. EFSB-LU-3). No entanto, nenhuma dessas residências está localizada a menos de 50 pés das subestações Bell Rock, Tremont ou Acushnet (Exhs. EFSB-Nº 9; EFSB-LU-7).

Os usos do solo desenvolvidos não residenciais dentro da Área de Estudo de Rotas Propostas são principalmente para desenvolvimento industrial e ROWs (Expressão. EN-2, p. 5-13). O uso industrial do solo inclui 17,7 acres do Parque Empresarial New Bedford e uma fazenda solar dentro da Área de Estudo de Rotas Propostas, a oeste do Parque Empresarial New Bedford (Expressão: EN-2, p. 5-13). O uso do solo do ROW (14,6 acres) incluía corredores de transporte, incluindo Quanapoag Road e Copicut Road (Exh. EN-2, p. 5-13). A Rota Proposta também cruzava uma via de abastecimento de água do Conselho de Água de New Bedford na

cidade de Dartmouth, assim como uma via existente do Gasoduto de Transmissão de Gás Algonquin na cidade de Fall River (Exh. EN-2, nas preferências 5-13, 5-16).

(B) Receptores Sensíveis

As empresas identificaram dois receptores sensíveis²⁸ dentro da Área de Estudo de Rota Proposta: a Estação 5 do Corpo de Bombeiros de New Bedford e a Capela Clifford, localizadas uma em frente à outra na Acushnet Avenue em New Bedford (Exposição EN-2, nas páginas 5-14; Fig. 5.6, p. 4). Ambas as instalações ficam aproximadamente a 25 pés das bordas sul da Rota Proposta e aproximadamente 100 pés ao sul da linha central da ROW (Exhs. EFSB-LU-3; EFSB-MF-3).

(C) Impactos Previstos no Uso do Solo

As empresas afirmaram que a Nova Linha seria consistente com a infraestrutura de utilidade existente ao redor (Expressão. EN-2, p. 5-15). As empresas declararam que a construção do Projeto resultaria na alteração permanente do terreno dentro da Proposta de Rota ROW, mas não exigiria mudanças permanentes nos usos adjacentes ao longo da Proposed Route ROW, servidões adicionais ou aquisições de propriedades (Exh. EN-2, p. 5-15).²⁹ Embora haja impactos temporários da construção do Projeto, as Empresas sustentam que, uma vez operacional, o Projeto não interferiria em nenhuma instalação residencial, comercial ou outras instalações públicas (Exh. EN-2, p. 5-15). Quanto ao trabalho em subestações, as empresas

²⁸ As Empresas definiram receptores sensíveis como instalações públicas, incluindo hospitais, instituições de cuidados para idosos e casas de repouso, escolas públicas e privadas, cemitérios, creches licenciadas, tribunais distritais, delegacias de polícia, estações de bombeiros e locais de culto (Exh. EN-2, p. 5-14). As empresas confiaram no banco de dados do Sistema de Informações de Nomes Geográficos do USGS e na interpretação fotográfica aérea da ortofotografia disponível para identificar receptores sensíveis ao longo da rota (Exh. EN-2, p. 5-14).

²⁹ Como mencionado na Seção VI.C.1.c, a Eversource solicitaria acesso a proprietários privados que fazem fronteira com a ROW para três trechos de estradas de acesso fora da ROW em Acushnet e Dartmouth, a fim de priorizar o uso das vias de acesso existentes e evitar a colocação de estradas de acesso em áreas úmidas.

previam que não havia impactos no uso do solo, pois todo o trabalho de construção relacionado às melhorias ocorreria dentro dos pátios cercados da subestação existentes e utilizaria entradas de acesso já existentes (Exh. EN-2, nas páginas 5-3).

(D) Mitigação

As empresas desenvolveriam um Plano de Extensão Comunitária da Construção ("Plano de Extensão") para manter proprietários, empresas e autoridades municipais, incluindo bombeiros, polícia e equipe de emergência, atualizados sobre as atividades de construção planejadas e fornecer um ponto de contato consistente para o público (Exh. EN-2, nas páginas 1-8, 5-15). As empresas notificariam os proprietários vizinhos e autoridades municipais sobre a data planejada de início da construção e o cronograma de trabalho antes de iniciar a obra, trabalhando em estreita colaboração com ambos os grupos para limitar os impactos da construção (Exh. EN-2, nas páginas 1-8). Além do site e da linha direta do Projeto, o Plano de Extensão incluiria informações sobre: (1) reuniões presenciais de pré-construção com municípios e outros grupos de parte-har; (2) atualizações regulares por e-mail para autoridades municipais; (3) comunicações periódicas à Abutters e outros stakeholders sobre aviso prévio das atividades de construção programadas e das atividades de construção com marcos importantes; (4) a oportunidade de se inscrever para receber atualizações por e-mail escaneando um código QR; (5) sinalização para áreas de trabalho; e (6) reuniões com proprietários afetados antes de cada etapa principal da construção (Exh. EN-2, nas páginas 1-8). As Empresas também descreveram medidas de mitigação para impactos em áreas úmidas e impactos no tráfego que afetam indiretamente o uso do solo, discutidas nas Seções VI.D.2 e VI.D.6, respectivamente (Éx. EN-2, p. 5-15). As empresas argumentam que os impactos do projeto sobre os moradores da região seriam minimizados com a implementação dessas medidas de mitigação (Exh. EN-2, às 5-15).

ii. Terras Protegidas e Espaços Abertos

As empresas identificaram propriedades protegidas de espaços abertos e recreação dentro da Área de Estudo de Rota Proposta usando a camada de dados de espaços abertos protegidos e

recreativos MassGIS (Exh. EN-2, p. 5-15).³⁰ A Tabela 16 lista e a Tabela 17 quantificam que os 14 locais consistem em 537 acres de propriedades estaduais, privadas e municipais, que variam em seus propósitos principais — conservação, recreação ou proteção do abastecimento de água (Exh. EN-2, Tabela 5-4). Onze dos locais se sobrepõem à Rota Proposta (Exh. EN4, App. B, Fig. 1-3).³¹ Muitos desses locais oferecem oportunidades recreativas durante todo o ano, como trilhas e estudo da natureza, além de atividades sazonais como pesca (Exh. EN-2, p. 5-15).

Tabela 16: Terras protegidas e áreas abertas dentro da Área de Estudo de Rota Proposta.

Nome do local	Proprietário	Localização	Propósito Principal	Sobreposições com a ROW*
Restrição de Conservação da Fazenda de Árvores de Keith	Proprietário Privado	Acushnet	Conservação	Sim
Área de Conservação do Vale do Rio Acushnet	Fundo de Preservação de Terras Fairhaven-Acushnet	Acushnet	Conservação	Não
Área de Conservação Wheldon Woods	Fundo de Preservação de Terras Fairhaven-Acushnet	Acushnet	Conservação	Sim
Campo de Golfe do Rio Acushnet	Cidade de Acushnet	Acushnet	Lazer	Sim
Restrição de Conservação de Clough	Cidade de New Bedford	New Bedford	Conservação	Não

³⁰ As empresas também avaliaram Áreas de Preocupação Ambiental Crítica ("ACECs") e determinaram que nenhuma ACEC está localizada dentro da Área de Estudo de Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 5-15). As ACECs são identificadas como locais ambientalmente significativos em Massachusetts que recebem reconhecimento especial devido à qualidade, singularidade e importância de seus recursos naturais e culturais (Exh. EN-2, p. 5-15).

³¹ O Conselho de Localização identificou as onze propriedades que se sobrepõem ao ROW por meio de uma inspeção visual do Exh. EN-4, Aplicativo B, Fig. 1-3, assim como um mapa da trilha da Reserva Watuppa de <https://www.watuppareserve.com/maps-trails>.

Nome do local	Proprietário	Localização	Propósito Principal	Sobreposições com a ROW*
Reserva Estadual do Pântano de Cedro de Acushnet	Divisão de Parques e Recreação Estaduais	New Bedford	Recreação e Conservação	Sim
High Hill Reservoir (Faixa de Conduto de Abastecimento de Água)	Cidade de New Bedford	Dartmouth	Abastecimento de Água	Sim
Comissão de Conservação da Cidade de Dartmouth	Cidade de Dartmouth	Dartmouth	Conservação	Não
Reserva Bioelétrica do Sudeste de Massachusetts	Cidade de Fall River	Fall River	Conservação	Sim
Reservatório Copicut	Cidade de Fall River	Fall River	Abastecimento de Água	Sim
Reserva Bioelétrica do Sudeste de Massachusetts	Divisão de Parques Estaduais e Recreação/Departamento de Pesca e Caça	Fall River	Recreação e Conservação	Sim
Área de Manejo da Vida Selvagem Copicut	Departamento de Pesca e Caça	Fall River	Conservação	Sim
Servidão de Conservação da Vida Selvagem de Copicut	Proprietário Privado	Fall River	Conservação	Sim
Reserva Watuppa	Cidade de Fall River	Fall River	Abastecimento de Água	Sim

Fonte: Exhs. EN-2, nas páginas 5-16, Tabela 5-4; EN-4, App. B, Fig. 1-3.

* O Conselho de Localização identificou as onze propriedades que se sobrepõem ao ROW por meio de uma inspeção visual do Exh. EN-4, App. B, Fig. 1-3, assim como um mapa da trilha da Reserva Watuppa de <https://www.watuppareserve.com/maps-trails>.

Tabela 17: Terras protegidas e áreas abertas dentro da Área de Estudo de Rota Proposta.

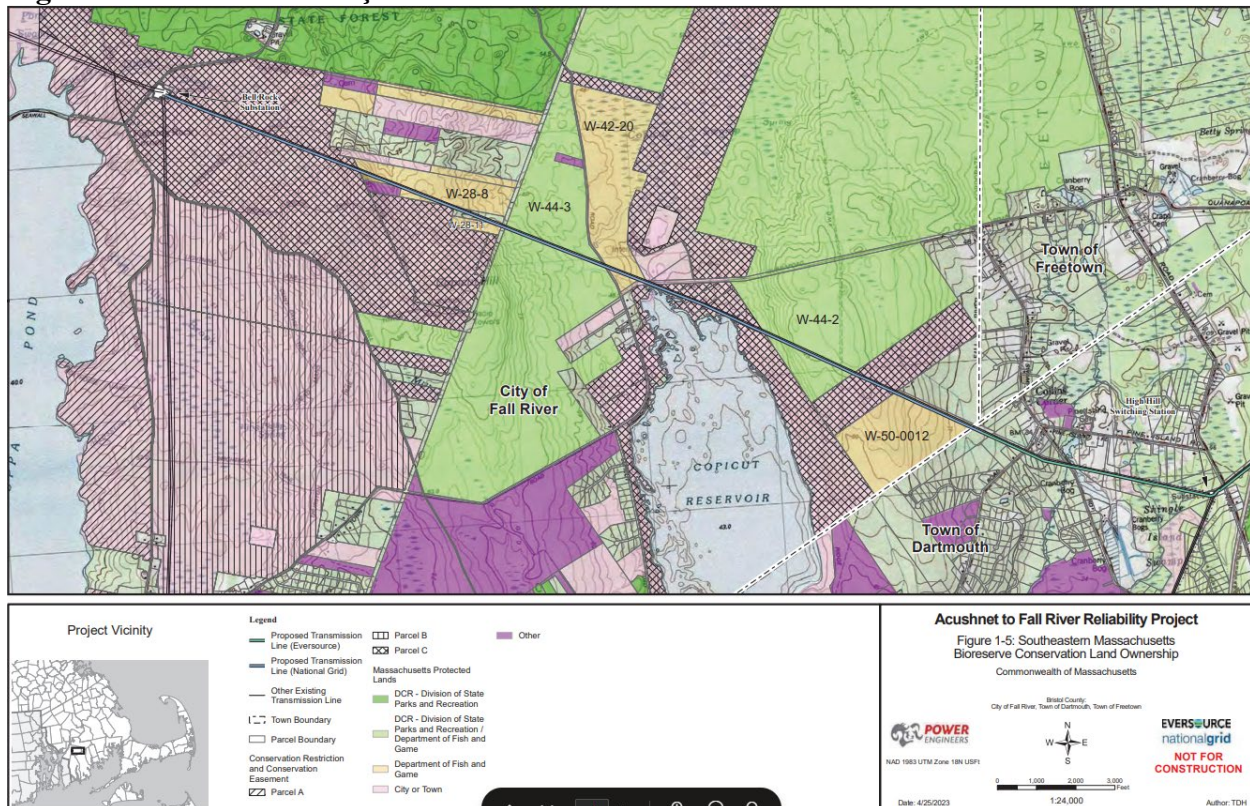
Buffer de Estudo	Unidades	Rota Proposta
Propriedades de Espaço Aberto (Área de Estudo de Rota Proposta)	Número	14
Terreno de Espaço Aberto (Área de Estudo de Rota Proposta)	Acres	537.4
Terras Totais na Área de Estudo de Rota Proposta	Acres	1,149
Terreno de Espaço Aberto (Área de Estudo de Rota Proposta)	Percentual	47%
Terreno de Espaço Aberto (Proposta de Rota ROW)	Acres	115.7

Fonte: Exh. EN-2, p. 5-16, Tabela 5-4.

As empresas observaram que a maior área de espaço aberto protegido dentro da Área de Estudo de Rotas Propostas é a Southeastern Massachusetts Bioreserve, que é um espaço aberto protegido que também inclui a Floresta Estadual Freetown-Fall River (Exh. EN-2, p. 5-16).³² Várias trilhas dentro da bioreserva cruzam a Rota Proposta (Exh. EN-2, em 5-16). A Reserva Estadual Acushnet Cedar Swamp em Dartmouth e New Bedford, pertencente ao Estado de Massachusetts e gerenciada pela DCR, é outro grande espaço aberto protegido dentro da Área de Estudo de Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 5-16).³³ Figura 8 ilustra a propriedade de terras de conservação ao redor da Bioreserva do Sudeste de Massachusetts.

³² A Bioreserva é um espaço aberto protegido de 13.500 acres, gerenciado conjuntamente pela Divisão de Água da Cidade de Fall River, DCR, a Divisão de Pesca e Vida Selvagem de Massachusetts e pelos Curadores das Reservas (Exh. EN-2, p. 5-16). As empresas declararam que, devido à servidão pré-existente da National Grid (e seus direitos e obrigações, incluindo o acesso à ROW), a construção da Nova Linha dentro da Rota Proposta através da Bioreserva do Sudeste de Massachusetts não exigiria uma licença de Construção e Acesso da DCR (Exh. EN-4, p. 25).

³³ As Empresas afirmaram que a construção da Nova Linha através do Pântano Cedar de Acushnet exigiria uma licença da DCR, mas não uma disposição de terras do Artigo 97, pois a servidão das Empresas é anterior ao estabelecimento da Reserva Estadual Acushnet Cedar Swamp, enquanto a propriedade da DCR sobre a terra é anterior a ambas (Exh. EN-4, p. 24). A Eversource indicou que a DCR concederia à Eversource uma Permissão de Acesso à Construção para a construção do projeto na área de rodapé que

Figura 8: A Conservação de Terras do Sudeste de Massachusetts BioReserve.

Fonte: Exh. EN-4, App. B, Fig. 1-5.

Existem também três propriedades de áreas abertas protegidas dentro da Área de Estudo de Rota Proposta que são protegidas para o abastecimento de água. Veja a Seção VI.D.2 para discussão sobre impactos nos recursos hídricos. As Empresas argumentam que impactos temporários potenciais em espaços abertos e áreas recreativas ao longo da rota poderiam ocorrer durante a melhoria das vias de acesso, o uso de máquinas pesadas nas vias de acesso e o uso temporário de equipamentos em plataformas de trabalho e tapetes de construção (Expressão. EN-2, p. 5-17). Sobre o trabalho em subestações, as Empresas afirmaram que não haveria mudanças em espaços abertos protegidos e terrenos recreativos, dado que as melhorias ocorreriam nas terras das Empresas, atualmente atendendo a utilidades existentes (Expressão. EN-2, p. 5-17).

cruza com a Reserva do Pântano de Cedro de Acushnet (Tr.1, p. 46-47). Isso seria incorporado à permissão geral final de construção da USEPA, ao aviso eletrônico de intenção e ao SWPPP associado a essa permissão (Tr. 1, p. 48).

As empresas afirmaram que, ao localizar a Nova Linha dentro de uma linha de transmissão existente, minimizariam os impactos nos espaços abertos adjacentes (Exh. EN-2, p. 5-17). Para mitigar distúrbios temporários em terras protegidas e espaços abertos, incluindo sistemas de trilhas existentes, as Empresas notificariam o plano e cronograma de construção pretendido a qualquer abutter afetado, como parte do Plano de Extensão, e coordenariam com as partes interessadas para incluir sinalização de segurança e desvios temporários ao redor das zonas de construção ativa (Exh. EN-2, p. 5-17). Com a implementação dessas medidas de mitigação, as Empresas argumentam que os impactos do Projeto em terras protegidas e espaços abertos seriam minimizados (Companies Brief em 89, citando Exh. EN-2, p. 5-17).

iii. Recursos Históricos e Culturais

As Empresas afirmaram que seu consultor de recursos históricos e culturais, o Public Archaeological Laboratory ("PAL"), registrou 27 sítios arqueológicos dentro de uma área de estudo de recursos culturais para o Projeto ("Área de Estudo PAL") (Exh. EN-2, p. 5-18).³⁴ As Empresas afirmaram que a construção dentro da Rota Proposta teria potencial para impactar sítios arqueológicos, dependendo da profundidade e extensão da perturbação planejada do solo em relação aos recursos arqueológicos (Exh. EN-2, p. 5-19). A PAL também identificou 15 propriedades arquitetônicas históricas dentro da Área de Estudo do PAL e recomendou que o Projeto não afetaria nenhuma propriedade histórica, incluindo quaisquer impactos no campo de visão existente causados por recursos adjacentes acima do solo (Expressão. EN-2, nas coordenadas 5-18 a 5-19). Sobre o trabalho em subestações, as Empresas afirmaram que um sítio arqueológico já havia sido registrado anteriormente na Área de Estudo PAL, mas as

³⁴ A PAL realizou uma busca na Comissão Histórica de Massachusetts *Inventário dos Patrimônios Históricos e Arqueológicos da Commonwealth*, que inclui recursos listados no NRHP ou elegíveis para listagem (Exh. EN-2, p. 5-18). Um recurso elegível deve demonstrar integridade física, contribuir para nossa compreensão da história, arquitetura, arqueologia, tecnologia e/ou cultura americana e demonstrar pelo menos um dos seguintes quatro critérios: (1) Associação com eventos históricos importantes; (2) associação com pessoas importantes; (3) design ou características físicas distintas; ou (4) potencial para fornecer informações novas importantes sobre os períodos históricos pré-contato, contato ou históricos (Exh. EN-2, às 5-18).

melhorias ocorreriam dentro da área de cada subestação que já havia sido perturbada; portanto, melhorias na subestação não teriam impactos previstos no sítio arqueológico (Exh. EN-2, p. 5-18). Não há propriedades arquitetônicas históricas previamente registradas próximas às três subestações (Expressão. EN-2, p. 5-18).

Segundo as empresas, o projeto estaria sujeito a revisão sob a Seção 106 da Lei Nacional de Preservação Histórica (36 CFR Parte 800, "Seção 106") e exigiria uma licença do Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos ("USACE") (Exh. EN-2, p. 5-19). Além disso, o Projeto estaria sujeito à revisão pela Comissão Histórica de Massachusetts ("MHC") sob o G.L. c. 9, §§ 26–27C (Exh. EN-2, p. 5-19). Como parte dessas revisões, as Companhias coordenariam com o USACE e o MHC para evitar e/ou minimizar efeitos adversos a quaisquer recursos culturais elegíveis ou listados para o Registro Nacional de Lugares Históricos ("NRHP") (Exh. EN-2, p. 5-19). Como parte da revisão da licença da Seção 404 do USACE e conforme a Seção 106, o USACE também consultaria tribos indígenas americanas reconhecidas federalmente que demonstrem interesse nos recursos culturais que possam ser afetados por essas partes do Projeto (Exh. EN-2, p. 5-19). As Empresas declararam que quaisquer medidas de proteção ou evasão necessárias para evitar ou minimizar impactos em recursos significativos seriam descritas em um Plano de Prevenção e Proteção com procedimentos para lidar com descobertas inesperadas durante a construção, especificados como parte de um Plano de Descobertas Pós-Revisão (Exh. EN-2, p. 5-19). As empresas argumentam que os impactos do projeto em recursos históricos e arqueológicos seriam minimizados (Relatório das Empresas na página 91).

iv. Remoção de Árvores

Para a construção do projeto, as Empresas removeriam 27,47 acres de árvores — 25,3 acres de terreno elevado florestal e 2,17 acres de área úmida florestal — da Faixa de Cobertura das Empresas (Exh. EN-2, Tabela 5-6)³⁵ A remoção de árvores ocorreria principalmente ao

³⁵ Como mencionado na Seção VI.C.1.c, um dos três trechos de estrada de acesso fora da ROW exigiria remoção de árvores para evitar uma área úmida. As Empresas também observaram que a remoção de árvores fora da ROW para estradas de acesso, locais de

longo de aproximadamente 4,2 milhas da porção da Rota Proposta da Rota em Fall River, até uma largura de aproximadamente 60 pés no lado sul da ROW, desde a linha municipal Dartmouth/Fall River a oeste até a Subestação Bell Rock, incluindo parte da ROW dentro da Reserva Bioelétrica do Sudeste de Massachusetts (Exhs. EN-2, nas coordenadas 5-4 a 5-5; CNA-E-8). As empresas observaram que a servidão da National Grid antecedia a Southeastern Massachusetts Bioreserve e, conseqüentemente, a National Grid tem direitos prévios para manter a ROW livre de árvores, vegetação rasteira e estruturas até sua largura total de 150 pés (Exhs. CNA-E-8; CNA-G-3).

As empresas enfatizaram que, além da construção do projeto, a remoção e poda de árvores são necessárias para manter as separações necessárias entre a vegetação, as estruturas das linhas de transmissão e os condutores para operações confiáveis das instalações de transmissão (Exhs. EN-2, nas páginas 5-4; CNA-E-6; EFSB-V-8). Além da remoção de árvores dentro da Proposta de Rota ROW, as Empresas identificariam quaisquer árvores que estejam logo fora da borda da Proposta de Rota ROW, mas que possam representar um risco para a Nova Linha, que as Empresas classificariam como "árvore de perigo" ou "árvore de perigo" (Exh. EN-2, nas p. 5-5, 5-19). As empresas obteriam permissão dos proprietários individuais e tratavam de suas preocupações antes de realizar a poda ou remoção dessas árvores (Exh. EN-2, p. 5-5). As Empresas declararam que a remoção proposta resultaria na conversão permanente de terras altas florestais em terras arbustivas ou pastagens, e de áreas úmidas florestais em arbustos-arbustos ou áreas úmidas emergentes (Exh. EN-2, p. 5-19). No entanto, as Empresas argumentam que essas mudanças de habitat podem beneficiar a vida selvagem ao proporcionar um habitat de campos e matagais, que antes era comum, mas que foi reduzido devido à expansão suburbana e ao desenvolvimento e reflorestamento de áreas agrícolas abandonadas (Companies Brief em 92, citando Exh. EN-2, p. 5-19). As Empresas sustentam que tais mudanças de habitat não reduziriam substancialmente a capacidade da área de fornecer funções importantes de habitat para a vida selvagem, de acordo com as condições atuais (Exh. EN-2, p. 5-19). Por fim, a Nova

encordamento de linhas e áreas de preparação pode envolver acres adicionais de terra florestada (Exh. EN-2, p. 5-20).

Linha não resultaria em mais do que um *aumento mínimo* nas superfícies impermeáveis; portanto, a Nova Linha não exigiria o uso de técnicas de desenvolvimento de baixo impacto ou Práticas Integradas de Gestão para controlar águas pluviais adicionais (Exh. EN-4, p. 55).

v. Espécies e habitats raros

Usando o MassGIS para analisar os dados de Habitats Prioritários de Espécies Raras do NHESP de Massachusetts, as empresas determinaram que a construção do projeto teria impacto direto nos Habitats Prioritários (Exh. EN-2, nas páginas 4-17, 5-23).³⁶ As empresas identificaram aproximadamente 142 acres de Habitat Prioritário dentro da Rota Proposta (Expressão: EN-2, nas páginas 5-23; Tr. 1, p. 148-49). Esse total representa 56% da área de terra dentro da Rota Proposta e cobre toda a área onde a remoção proposta de árvores ocorreria (Exh. EN-2, p. 5-23). Segundo as empresas, esse resultado justificou uma revisão da Lei de Espécies Ameaçadas de Massachusetts ("MESA") pelo NHESP, bem como uma Consulta da Seção 7 da Lei de Espécies Ameaçadas com o Serviço de Pesca e Vida Selvagem dos Estados Unidos ("USFWS") (Éx. EN-2, Tabela 6-1).³⁷

Durante o processo de revisão da Lei de Política Ambiental de Massachusetts ("MEPA") pelo NHESP, sua equipe analisa uma ação proposta para determinar se ela impactaria espécies listadas pelo estado e seus habitats (Exh. EN-2, p. 5-23). Se for determinado que uma ação proposta resultaria em uma "captura" e não pudesse ser revisada para evitar a expropriação, então o proponente deve solicitar a emissão de uma Permissão de Conservação e Manejo ("CMP") e a ação proposta deve atender aos padrões de desempenho desse CMP, incluindo a evitação e minimização de impactos sobre espécies listadas estaduais na maior medida possível e proporcionar um benefício líquido de longo prazo para a conservação de a população local das espécies afetadas (Exhs. EN-2, nas páginas 5-23; EN-4, p. 17-18).

³⁶ O Habitat Prioritário baseia-se na extensão geográfica conhecida do habitat para todas as espécies raras listadas no estado, tanto plantas quanto animais, e está codificado sob a MESA. Veja <https://www.mass.gov/info-details/regulatory-maps-priority-estimated-habitats>.

³⁷ Veja <https://www.mass.gov/info-details/ma-endangered-species-act-mesa-overview>.

Embora as Empresas tenham projetado a Nova Linha para usar o corredor existente da linha de transmissão e as vias de acesso existentes na medida do possível, as Empresas indicaram que certos impactos para a vida selvagem não poderiam ser evitados (Exh. EN-4, p. 56). As empresas previam que a construção da Nova Linha teria: (1) impactos temporários pela colocação de tapetes de construção usados para acesso e preparação de equipamentos durante a obra; (2) impactos permanentes da instalação de novas vias de acesso selecionadas, plataformas de pedra/cascalho em áreas altas e novas estruturas de linhas de transmissão; e (3) impactos secundários da conversão de habitats florestais em habitats arbustivos, emergentes ou herbáceos como resultado dos 27,5 acres propostos de remoção de árvores (Exh. EN-4, p. 56).

As Empresas argumentam que, embora algumas funções de habitat de vida selvagem associadas a áreas florestais seriam permanentemente alteradas como resultado da derrubagem de árvores, a restauração da Proposta de Rota de Rota criaria um habitat cada vez mais escasso de arbustos e arbustos, enquanto a estabilização pós-construção e a restauração da Proposta de Rota facilitariam a revegetação natural e restabeleceriam os habitats de vida selvagem disponíveis na Proposta de Rota (Relatório das Empresas em 89, citando Exh. EN-2, p. 5-17). As Empresas não preveem que a operação e manutenção de longo prazo do Projeto ou que outras atividades de manutenção das Empresas dentro da Rota Proposta de Rota tenham impactos adversos em espécies raras quando realizadas em conformidade com os CMPs e de acordo com os Planos de Operação e Manutenção das Empresas aprovados pelo NHESP (Exh. EN-4, na página 58; Companies Brief nas páginas 99-100).

Quanto ao trabalho na subestação, as empresas não previram impactos adicionais de espécies raras nas três subestações — as subestações Tremont e Acushnet não estão localizadas em nenhum habitat identificado de espécies raras e, embora a Subestação Bell Rock esteja, o trabalho de construção proposto ali ocorreria dentro do local previamente perturbado e desenvolvido da subestação (Resumo das Empresas em 98, citando Exh. EN-2, p. 5-23).

As empresas afirmam que o projeto deixaria grandes blocos de floresta intacta adjacentes à Rota Proposta de Via de Anotação, e que alguns impactos no habitat seriam temporários ou potencialmente benéficos (Resumo das Empresas em 95, citando Exh. EN-2, nas coordenadas 5-20 a 5-21).

(A) Espécies Listadas no Estado

As empresas apresentaram uma Lista de Verificação de Revisão de Projetos MESA em 2018, e a revisão e coordenação MESA com o NHESP incluiu reuniões para finalizar planos de proteção específicos para espécies exigidos, mitigação e elementos adicionais dos CMPs (Exhs. EN-2, Tabela 6-1; EN-4, págs. 56-58). Segundo empresas, o NHESP identificou nove espécies listadas no estado nas proximidades do Projeto, conforme descrito abaixo e resumido na Tabela 18 (Expressão. EN-4, p. 56-58).

- Tartaruga-caixa oriental: As empresas afirmaram que, devido à remoção das árvores, melhorias na estrada de acesso e ao projeto da Nova Linha na travessia do oleoduto ditada por requisitos de segurança, a evitação total da tartaruga-caixa oriental não é viável, e o projeto provavelmente resultará em uma "captura" dessa espécie (Exh. EN-4, p. 56-57). Portanto, o NHESP exige que as empresas desenvolvam um programa de mitigação para a tartaruga-caixa oriental como condição para um CMP, que precisaria incluir disposições de benefício líquido (Exh. EN-4, p. 57).

As Empresas sustentam que a proposta de implementação de um plano de prevenção de mortalidade, também conhecido como plano de proteção, dentro da Proposta de Rota de Rota diversificaria, em última análise, o habitat para a tartaruga-caixa oriental no contexto de ±12.000 acres de terras florestais intactas e protegidas adjacentes à Proposta de Rota de Rota (Proposta de Rota de Apontamento, resultando em um benefício líquido convincente para essa espécie (Exh. EN-4, na página 58; Companies Brief na página 100). As Empresas observaram que trabalhos significativos foram feitos para identificar o habitat das tartarugas, incluindo o uso de radiotelemetria, que as Empresas continuarão a usar para identificar espécies a serem evitadas durante a construção do Projeto (Exh. EN-4, p. 57). Além disso, as Empresas também estão explorando outras melhorias de habitat dentro da Rota Proposta de Rota ROW, incluindo a criação e manutenção de solo exposto para áreas de nidificação de tartarugas (Exh. EN-4, p. 59).

As Empresas afirmaram que a preservação da terra por meio de restrições de conservação no local ou fora do local, em uma proporção especificada para a área de habitat perdida, é um método de mitigação preferido quando uma "apropriação" de uma espécie listada no estado é inevitável (Exh. EN-4, p. 59). Como a National Grid detém direitos de servidão em vez de propriedade de terras sobre a maior parte da Rota Proposta de Rota ROW, restrições de

conservação sobre habitats apropriados não seriam possíveis (Exh. EN-4, p. 59).

Consequentemente, as Empresas preveem que uma contribuição para o Fundo de Mitigação Aprimorada de Tartarugas-Caixa da Nature Conservancy serviria como um componente do benefício líquido para a tartaruga-caixa do leste, para um valor apropriado a ser determinado entre as Empresas e o NHESP, que pode ser usado para, mas não se limita a, estudos de pesquisa, melhorias de habitat fora do local ou armazenamento/preservação de terras (Exh. EN-4, p. 59).

- Duas Espécies de Grama e Uma Espécie de Ervas: Com base em levantamentos botânicos anteriores, as Empresas previram que o Projeto resultaria em uma "captura" de capim-panic-de-folhas longas, linho rígido e capim-panic da Filadélfia (Exh. EN-4, p. 56-57). Assim como a tartaruga-caixa-do-leste, o NHESP exigiu que as empresas desenvolvessem programas de mitigação para essas espécies de plantas como condição para um CMP (Exh. EN-4, p. 57-58). As empresas propuseram implementar um programa envolvendo coleta e redistribuição de sementes, com manejo localizado do habitat e monitoramento pós-projeto, para minimizar o nível de "recolha" e proporcionar um benefício líquido às populações locais (Exh. EN-4, p. 57-58). Antes da construção, as Companhias realizavam outra rodada de levantamento sobre a distribuição das espécies anuais para reconfirmar e/ou redelimitar a extensão das populações de plantas previamente documentadas (Exh. EN-4, p. 56).
- Whip-poor-will: As Empresas afirmaram que duas temporadas de levantamentos de reprodução com whip-poor-will indicaram que a espécie está presente ao sul do ROW em Fall River, particularmente em dois locais consistentes com atividades reprodutivas de whip-poor-will presentes em ambos os anos e um local adicional ocupado em 2020 (Exh. EN-4, p. 57). Por meio de discussões com o NHESP, as Empresas concluíram que as medidas padrão de mitigação e as restrições de remoção de árvores durante a época do ano evitariam uma "captura" do whip do leste e, assim, excluiriam a exigência de um CMP whip-poor-will (Exh. EN-4, p. 57-58).
- Salamandra-marmoreada: As Empresas afirmaram que o habitat documentado de reprodução para salamandra-marmoreada estava distante da área proposta de remoção da árvore e nenhum outro habitat de reprodução para salamandra-marmoreada, aquática ou terrestre, foi identificado dentro ou adjacente à Rota Proposta de Rota e, portanto, as Empresas não previram que o Projeto resultaria em uma "captura" dessa espécie (Exh. EN-4, p. 57-58).
- Mergulho-comum: Embora os mergulhões-comuns tenham sido documentados no Reservatório Copicut em Fall River e tenham sido confirmados como nidificando em 2020 e criando com sucesso um filhote de mergulheiro, as empresas observaram que o local de nidificação nunca foi confirmado (Exh. EN-4, p. 58). Embora as Empresas não tenham previsto que o Projeto resultaria em uma "captura" dessa espécie, a National Grid tem coordenado com a Divisão de Pesca e Vida Selvagem de Massachusetts ("DFW") e o

NHESP para identificar quaisquer medidas recomendadas de evitação e minimização específicas de cada espécie e determinar o BMP para essa espécie (Exh. EN-4, p. 58).

- **Outras Espécies de Plantas:** Para as outras duas espécies de plantas listadas pelo estado que haviam sido localizadas nas proximidades da Rota Proposta de Apontamento, as Empresas previram que a evitação dessas espécies poderia ser alcançada durante a construção do projeto e, portanto, não resultaria em uma "captura" dessas espécies (Exh. EN-4, p. 57-58).

Tabela 18: Espécies listadas no estado nas proximidades e o potencial do projeto para uma "captura".

Nome comum	Nome Científico	Grupo taxonômico	Status estadual	Potencial do Projeto para Resultar em uma "Take"
Mergulho-comum	<i>Gavia sempre</i>	Pássaro	Preocupação Especial	Improvável
Tartaruga-de-caixa do leste	<i>Terrapene carolina</i>	Réptil	Preocupação Especial	Provavelmente
Chupão Oriental	<i>Caprimulgus vociferus</i>	Pássaro	Preocupação Especial	Improvável*
Cabelos das Damas de Folhas de Grama	<i>Spranthes vernalis</i>	Planta	Ameaçado	Improvável
Capim-de-pânico de folhas longas	<i>Coleataenia longifolia</i> <i>ssp longifolia</i>	Planta	Ameaçado	Provavelmente
Salamandra Marmorizada	<i>Ambystoma opacum</i>	Anfíbios	Ameaçado	Improvável
Philadelphia Panic-grass	<i>Panicum philadelphicum</i> ssp. <i>Filadélfia</i>	Planta	Preocupação Especial	Provavelmente
Linho rígido	<i>Linum medium</i> <i>var.texanum</i>	Planta	Ameaçado	Provavelmente
Rush Fraco	<i>Juncus debilis</i>	Planta	Ameaçado	Improvável

Fonte: Exh. EN-4, p. 57-58, Tabela 5-1.

* Improvável com a implementação de medidas padrão de mitigação e restrições de remoção de árvores durante a época do ano (Exh. EN-4, p. 57).

Em resposta a depoimentos enviados pela CNA sobre avistamentos observados, a National Grid realizou uma inspeção visual do local ao longo da seção correspondente da Rota

Proposta para avaliar se havia ninhos de águias, além de consultar o Ornitólogo Estadual do DFW e a NHESP sobre o Projeto, nenhum dos quais resultou em resultado positivo (Exh. EFSB-G-6). A National Grid posteriormente informou a CNA sobre essas consultas e comprometeu-se a manter a CNA informada sobre quaisquer mudanças nos planos atuais do Projeto (Exh. EFSB-G-6).

(A) Espécies Listadas Federalmente

As empresas declararam que concluíram a consulta da Seção 7 da Lei de Espécies Ameaçadas com o USFWS e a United States Marine Fisheries, e continuaram coordenando ativamente com o USFWS sobre espécies listadas federalmente presentes na área do projeto (Exhs. EN-2, Tabela 6-1; EN-4, p. 56).

(B) Mitigação

Como mitigação para a vida selvagem importante que possa ser impactada por atividades de remoção e construção de árvores, as Empresas forneceriam medidas de mitigação incluindo semeadura, plantio de espécies nativas de arbustos e criação de troncos, detritos lenhosos e pilhas de pedras para criar cobertura para a vida selvagem (Exhs. EN-2, nas 5-50; EFSB-CM-19). Além de solicitar e garantir os CMPs, as Empresas também propuseram medidas de mitigação incluindo, mas não se limitam a, o seguinte: (1) exigir treinamento para todo o pessoal da construção; (2) instalar sinalização ao longo da ROW, alertando as equipes de trabalho sobre habitats de espécies raras; (3) instalar cercas de construção ao longo da ROW, alertando as equipes de trabalho sobre ocorrências raras de plantas adjacentes a(s) área(s) de trabalho; (4) realizar varreduras extensas antes da construção e monitoramento durante a obra; (5) monitorar animais nas proximidades de obras ativas por radiotelemetria; (6) implementar planos de proteção específicos para cada espécie; e (7) realizar restauração e aprimoramento de habitat após a construção (Exh. EN-4, p. 58).

Com a implementação dessas medidas de mitigação, as empresas argumentam que os impactos do projeto sobre espécies raras e seus habitats seriam minimizados (Resumo das Empresas na página 100, citando a Exh. EN-2, p. 5-24).

b. Posições dos partidos

i. CNA

A CNA argumenta que os tapetes de áreas úmidas não são suficientes para proteger o habitat de espécies raras na Bioreserva do Sudeste de Massachusetts, incluindo o mergulhão-comum (Resumo de Resposta da CNA em 3). A CNA descreveu a Reserva Biobiológica do Sudeste de Massachusetts como um santuário único de aves migratórias no sudeste de Massachusetts, que também abriga muitas outras espécies (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, às 8). Especificamente, a CNA afirmou que há uma forte presença de mergulhões-comuns, águias-carecas e whip-poor-will oriental no Reservatório Copicut, que é cercado pela Bioreserva em três lados (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, na página 38).³⁸ A CNA forneceu documentação, incluindo várias imagens e gravações sonoras dessas espécies no lago e arredores, inclusive em áreas próximas à Rota Proposta de Ala (Rota Proposta de Apontamento), mas não conseguiu fornecer documentação e localizações de seus locais de nidificação (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, p. 3-8).

A CNA afirmou que o Reservatório Copicut foi formalmente classificado como habitat de mergulhão-comum de Nível 1, sendo o primeiro corpo d'água a sustentar com sucesso um casal de mergulhões reprodutores na costa sul de Massachusetts em mais de 100 anos, ocorrido em 2020 e fazendo parte do projeto de translocação de mergulhões-comum, administrado pelo Instituto de Pesquisa em Biodiversidade ("BRI") do Maine (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, nas páginas 3-4). A CNA está envolvida no projeto de translocação desde a anilhadura do casal de mergulhões em 2020 (Exposição CNA-E-1; CNA-PFT-3, às 3). A CNA afirmou que a BRI esperava que o casal de mergulhão-comum de 2020 e o filhote retornassem ao Reservatório Copicut na temporada primavera-verão de 2024 (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, nas páginas 3-4).

CNA argumenta que, segundo Lucas Savoy, biólogo de pesquisa em vida selvagem da BRI, o período mais sensível para os mergulhões é o período pré-reprodução em abril e o

³⁸ Além do Reservatório Copicut, a Reserva Bioelétrica do Sudeste de Massachusetts se estende para leste através da divisa entre Fall River e Freetown, para o sul pela divisa entre Fall River e Dartmouth, para oeste até a margem leste do Watuppa Pond e para o norte quase até o Rio Assonet (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, p. 10).

período de reprodução de maio a junho (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, às 4). Consequentemente, a CNA alega que perturbações sonoras e obras na margem norte do reservatório provavelmente atrapalham as atividades reprodutivas (Exh. CNA-E-1, CNA-PFT-3, p. 4). A CNA refuta a declaração das Empresas de que não previu impactos adversos a qualquer espécie ameaçada, ameaçada ou de interesse especial, como o mergulheiro-comum (Exh. CNA-E-4(1); Resumo de CNA às 6, citando Exh. CNA-E-2). A CNA também contesta a caracterização das empresas do Sr. Savoy como não mais ativo no estudo dos mergulhões-comuns ao redor do Reservatório Copicut após a conclusão do projeto de translocação (Exh. CNA-E-2).

ii. Resposta das Empresas

As Empresas argumentam que analisaram minuciosamente e minimizaram os impactos potenciais no habitat de espécies raras, e propuseram mitigação quando necessário, tudo com base na expertise dos biólogos qualificados das Empresas e nas consultas contínuas com o NHESP (Resumo de Resposta das Empresas na página 6, citando Tr. 2 nas páginas 175, 177). As empresas argumentam que o NHESP não identificou nenhuma preocupação específica sobre os impactos potenciais do projeto sobre o cofre-comum (Companies Reply Brief na página 6, citando Exh. EN-5, p. 29-31). As Empresas argumentam que fariam muito mais do que usar tapetes de áreas úmidas para proteção de espécies raras (Resumo de Resposta das Empresas na página 6). Por exemplo, as Empresas afirmam que, em consulta com o NHESP, adotarão rastreamento e proteção de certas espécies, financiarão programas que beneficiem diretamente as espécies afetadas e estabelecerão proteção e restauração de habitats no local ou fora do local (Resumo de Resposta das Empresas na página 6). Além disso, as Empresas argumentam que a revegetação proposta ao longo da borda norte do Reservatório Copicut inclui arbustos que fornecem habitat para a vida selvagem e crescem de 12 a 15 pés de altura, contradizendo a preocupação da CNA de que o Projeto criaria uma orla aberta no reservatório (Relatório de Resposta das Empresas em 5, citando Tr. 2, pp. 230-231).

c. Análise e Descoberta

i. Uso do solo

O registro mostra que o Projeto e sua construção seriam limitados a dentro de uma ROW de linha de transmissão existente (ou seja, a Proposed Route ROW), o que seria consistente com o uso atual da ROW como corredor de transmissão, e três subestações existentes, com a construção ocorrendo dentro das cercas existentes. Exceto por três casos de estradas de acesso fora da ROW com impactos limitados no uso do solo associados, o registro mostra que o Projeto não exigiria alterações no uso existente, servidões adicionais ou aquisições de propriedades. Embora provavelmente haja alguns impactos na construção nos usos do solo ao redor, o registro também mostra que não haveria impactos diretos permanentes no uso do solo em propriedades residenciais adjacentes ou próximas à Rota Proposta de Rota ROW, nem em dois receptores sensíveis identificados que estejam a mais de 30 metros da linha central da ROW e a mais de 25 pés da borda sul da ROW. As Empresas indicaram que, se permitidas pelos proprietários, instalariam portões ou barreiras nos pontos de acesso à ROW para restringir o acesso à ROW por pessoas ou veículos não autorizados.

O registro mostra que as Empresas desenvolverão e executarão um Plano de Extensão para manter proprietários, empresas e autoridades municipais, incluindo bombeiros, polícia e equipe de emergência, atualizados sobre as atividades de construção planejadas. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização o Plano de Divulgação pelo menos 60 dias antes do início da construção do projeto. Com essa condição, o Conselho de Localização conclui que os impactos do uso do solo do Projeto seriam minimizados.

ii. Terras Protegidas e Espaços Abertos

O registro mostra que há 14 propriedades com terrenos protegidos e áreas abertas a menos de 300 pés da Rota Proposta de Rota de Ala de Rota (ROW), das quais onze se sobrepõem à ROW. As empresas preveem que a maioria dos impactos nessas propriedades serão perturbações temporárias durante a construção do projeto, com exceção de 27,5 acres de remoção de árvores propostas dentro da Bioreserva do Sudeste de Massachusetts. O registro mostra que a servidão das Companhias é anterior à criação da Bioreserva do Sudeste de Massachusetts, e as Companhias têm o direito de manter a ROW livre de árvores e vegetação

rasteira até toda a largura da ROW de 150 pés. O registro indica que a remoção de árvores transformará o habitat em arbustos arbustivos e áreas úmidas emergentes, o que manteria a capacidade da área para fornecer funções importantes de habitat para a vida selvagem. Os impactos da remoção de árvores e impactos sobre espécies raras e seus habitats são discutidos mais detalhadamente nas Seções VI.D.1.c.iv e VI.D.1.c.v, respectivamente, com as condições de mitigação exigidas impostas pelo Conselho de Localização. O registro mostra que o trabalho na subestação, que ocorreria dentro das subestações existentes, não teria impacto em terras protegidas e espaços abertos. Como a construção do projeto ocorreria dentro da Rota Proposta de Rota ROW, as perturbações temporárias consistiriam principalmente em interrupções no uso recreativo e desvios de trilhas ao redor das zonas de trabalho. Além disso, as Empresas entraram em contato com proprietários públicos e privados e administradores de terras protegidas e espaços abertos. O registro mostra que as Empresas também incorporarão a mitigação de distúrbios temporários em terras protegidas e espaços abertos, incluindo coordenação e notificação às partes interessadas, no Plano de Divulgação. Impactos temporários nas terras próximas de abastecimento de água e as respectivas mitigações são abordados na Seção VI.D.2. Assim, o Conselho de Localização conclui que os impactos do projeto em terras protegidas e espaços abertos seriam minimizados.

iii. Recursos Históricos e Culturais

O registro mostra que a construção do projeto dentro da Rota Proposta poderia impactar recursos históricos e culturais subterrâneos, dependendo da profundidade e extensão da escavação, mas não teria impacto em propriedades arquitetônicas históricas acima do solo que fazem fronteira com a ROW, incluindo os visores existentes desses recursos. Embora as Empresas tenham identificado um sítio arqueológico dentro da Área de Estudo em uma subestação, o trabalho da Subestação ocorreria dentro do local previamente perturbado da subestação e não teria impacto no sítio arqueológico ou em quaisquer propriedades arquitetônicas históricas acima do solo. As empresas estão coordenando com o USACE e o MHC na revisão do Projeto, identificando impactos potenciais para recursos históricos e culturais e desenvolvendo mitigações correspondentes, conforme a Seção 106 da Lei Nacional de

Preservação Histórica, que também envolveria consulta com Tribos Indígenas reconhecidas federalmente. O registro mostra que quaisquer medidas necessárias para evitar ou minimizar impactos em recursos significativos seriam descritas em um Plano de Evitação e Proteção, e procedimentos para lidar com descobertas inesperadas durante a construção também seriam especificados como parte de um Plano de Descobertas Pós-Revisão. O Conselho de Localização orienta as Empresas a enviarem ao Conselho de Localização uma cópia do Plano Final de Evitação e Proteção e, se houver, do Plano de Descobertas Pós-Revisão, assim que se tornarem publicamente disponíveis. Com essa condição, o Conselho de Localização conclui que os impactos do Projeto sobre recursos históricos e culturais seriam minimizados.

iv. Remoção de Árvores

O registro mostra que o Projeto exigiria a remoção de árvores para manter as distâncias livres necessárias entre a vegetação e as estruturas e condutores da linha de transmissão para a operação confiável das instalações de transmissão. Em particular, o Projeto incluiria 27,5 acres de remoção de árvores de áreas florestais e áreas úmidas dentro da parte da Grade Nacional da Rota Proposta de Rota ROW. Exceto por uma pequena área de terra que seria permanentemente convertida em superfícies impermeáveis — por exemplo, estruturas de linhas de transmissão, fundações e estradas de acesso — as Companhias manteriam as terras altas desmatadas como arbustos e áreas úmidas desmatadas como áreas úmidas emergentes. Além da Proposta de Rota ROW, as Empresas podem remover árvores adicionais para estradas de acesso, locais de enfiamento de linhas, áreas de preparação, bem como "árvores perigosas" e "árvores perigosas". Embora as Empresas tenham o direito de manter toda a largura da Rota Proposta livre de árvores e vegetação rasteira, elas implementarão medidas de mitigação tanto para a operação de remoção quanto para a estabilização pós-remoção, a fim de proteger habitats naturais e áreas úmidas, incluindo o plantio de arbustos baixos ao longo da borda norte do Reservatório Copicut. As Empresas reconhecem que algumas funções do habitat da vida selvagem associadas a áreas florestais podem ser alteradas como resultado da remoção de árvores. No entanto, as Companhias também observam que essas áreas seriam substituídas por valiosos habitats de

arbustos e arbustos e experimentariam revegetação natural na ROW, que restabeleceria o habitat disponível para a vida selvagem.

O Conselho de Localização conclui que os impactos da remoção de árvores do Projeto seriam minimizados com as seguintes condições:

- O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeter ao Conselho de Localização, pelo menos 60 dias antes do início da construção do Projeto, um relatório de qualquer remoção adicional de árvores, além dos 27,5 acres dentro da Faixa de Rota Proposta, bem como a remoção de árvores e árvores perigosas exigidas para a construção do Projeto, e as medidas de mitigação correspondentes para essa remoção de árvores. Além disso, as consultas da empresa com NHESP e USACE podem incluir o plantio de árvores em outros lugares.
- O Conselho de Localização determina, conforme especificado no Certificado SEIR, que as Empresas (e a National Grid em particular) implementem as melhores práticas de mitigação florestal durante a remoção de árvores e vegetação, incluindo o uso de meios e métodos florestais específicos para o local para minimizar os impactos ambientais.
- O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização uma descrição da mitigação de replantio de árvores exigida pela NHESP e USACE, incluindo o local e a área onde o replantio ocorrerá, quando esses requisitos forem finalizados.
- O Conselho de Localização orienta as Empresas a cumprirem o requisito de gestão de águas pluviais e controle de erosão dos aproximadamente 6.524 pés lineares de novos ramais de acesso de estradas, conforme refletido no SWPPP do Projeto e no Plano de Erosão e Sedimentação do Solo.

v. Espécies e habitats raros

O registro mostra que o impacto do Projeto sobre habitats de espécies raras geralmente seria limitado à construção da Nova Linha e, principalmente, temporário, exceto por áreas limitadas de novas estradas de acesso, plataformas de pedra/cascalho em terras altas e novas estruturas de linhas de transmissão. O projeto teria impactos secundários da conversão de habitats florestais em arbustos e habitats emergentes. As Empresas alegam que, devido a grandes blocos de floresta intacta adjacentes à Rota Proposta de Rota ROW, a maior parte da vida selvagem deslocada pela construção do Projeto seria temporária e essa vida retornaria após a conclusão da construção. Não há impactos previstos sobre espécies raras e seus habitats devido ao trabalho da subestação, dado que eles ocorreriam dentro das cercas existentes da subestação.

O registro mostra que há nove espécies identificadas como listadas estaduais associadas aos aproximadamente 142 acres de Habitat Prioritário dentro da Rota Proposta (constituindo 56% da Rota Proposta e abrangendo os 27,5 acres propostos para remoção de árvores). A construção do Projeto pode resultar na "captura" da tartaruga-caixa oriental e de três espécies de plantas (capim-de-folhas longas, linho rígido e capim-pânico da Filadélfia). O registro também descreve que a possível captura do Eastern Whip-poor-will poderia ser evitada por meio da implementação de medidas padrão de mitigação e restrições de remoção de árvores durante a época do ano.

Dada a possibilidade de "captura" de algumas espécies durante a construção, as empresas desenvolveram programas de mitigação específicos para espécies para um CMP para o Projeto, com disposições para mostrar um benefício líquido para cada espécie listada no estado. O programa de mitigação para a tartaruga-caixa do leste envolveria: (1) um plano de proteção que, segundo as Empresas, diversificaria o habitat da tartaruga dentro das terras florestais intactas e protegidas adjacentes à Rota Proposta de Rota ROW; (2) melhorias de habitat dentro da Rota Proposta de Rota ROW, incluindo a criação e manutenção de solo exposto para áreas de nidificação de tartarugas; e (3) uma contribuição prevista para o Fundo de Mitigação Aprimorada de Tartarugas Caixa da Nature Conservancy. Os programas de mitigação para as três espécies de plantas envolveriam coleta e redistribuição de sementes, manejo localizado do habitat e monitoramento pós-projeto, além de outra rodada de levantamento sobre a distribuição das espécies anuais para confirmar e redefinir a extensão das populações de plantas previamente documentadas.

Além disso, as Empresas implementarão medidas adicionais, incluindo, mas não se limitando a: (1) exigir treinamento para todo o pessoal da construção; (2) instalação de sinalização ao longo da ROW, alertando as equipes de trabalho sobre habitats de espécies raras; (3) instalar cercas de construção ao longo da ROW, alertando as equipes de trabalho sobre ocorrências raras de plantas; (4) realizar varreduras extensas antes da construção e monitoramento durante a obra; (5) monitoramento de animais nas proximidades de obras ativas por radiotelemetria; (6) implementar planos de proteção específicos para cada espécie; e (7) realizar restauração e aprimoramento de habitats após a construção. As Empresas continuarão

sua coordenação com agências federais, estaduais e locais para minimizar os impactos sobre espécies e habitats raros. O registro mostra que, após a construção, a operação e manutenção de longo prazo do Projeto, de acordo com os Planos de Operação e Manutenção das Empresas, conforme aprovados pelo NHESP, não teriam impactos adversos sobre espécies raras.

Embora o registro demonstre o esforço das Empresas em limitar a extensão dos impactos das espécies raras e do habitat para espécies listadas no estado, o registro também mostra que as Empresas consultaram o USFWS e a Pesca Marinha dos Estados Unidos conforme a Seção 7 da Lei de Espécies Ameaçadas sobre espécies listadas federalmente presentes na área do Projeto. Quanto à alegação da CNA de que a presença do mergulhão-comum e de outras espécies raras não foi identificada pelo NHESP próximo à Rota Proposta de Rota ROW, o Conselho de Localização reconhece o depoimento da CNA sobre o assunto, mas observa que o registro (incluindo dados do NHESP) não apoia adequadamente a posição da CNA. No entanto, o registro mostra que os impactos do Projeto sobre o mergulhão-comum, caso ocorram, seriam temporários e poderiam ser evitados por meio da mitigação das Companhias e da auto-evitação do mergulhão-comum da área perturbada. Além disso, o registro reflete que a National Grid está coordenando com DFW e NHESP para identificar quaisquer medidas recomendadas de evitação e minimização específicas de espécie e determinar o BMP para essa espécie.

Considerando que as Empresas cumpriram a MESA e a Lei Federal de Espécies Ameaçadas, e que continuarão coordenando com agências estaduais e federais para mitigar impactos sobre espécies raras e seus habitats, o Conselho de Localização conclui que os impactos do Projeto sobre espécies raras e seus habitats seriam minimizados com as seguintes condições adicionais:

- O Conselho de Localização orienta as Empresas a fornecer ao Conselho de Localização, pelo menos 60 dias antes do início da construção, a confirmação de que implementarão uma restrição de época do ano para a remoção de árvores para evitar uma "captura" do Eastern Whip-Poor-Will, incluindo uma carta de reconhecimento do NHESP.
- O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização a aprovação do CMP, incluindo quaisquer condições impostas pelo NHESP e planos de proteção específicos para espécies, quando disponíveis.
- O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeter ao Conselho de Localização um relatório das medidas finais de mitigação e dos BMPs para o loon-comum, a partir da consulta das Empresas com DFW e NHESP.

2. Recursos Hídricos e Áreas Úmidas

a. Descrição das Empresas

i. Recursos hídricos, incluindo abastecimento público de água

A Rota Proposta pelas Empresas atravessaria áreas úmidas que foram designadas como afluentes dos suprimentos de água Classe A³⁹ do North Watuppa Pond e do Reservatório Copicut, que também são Águas de Recursos Excepcionais ("ORWs") (Exh. EN-2, em 5-24). A Rota Proposta também atravessa áreas de águas abertas ao longo do limite norte do Reservatório Copicut, mas não atravessando o North Watuppa Pond (Exh. EN-2, p. 5-24). Aproximadamente 189,3 acres do ORW do Reservatório Copicut e aproximadamente 86,2 acres do ORW do North Watuppa Pond estão localizados dentro da Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 5-24).

Embora a Rota Proposta atravesse o Long Pond/Assawompset Pond/Pocksha Pond ORW, as águas superficiais desses recursos estão localizadas a mais de três milhas ao norte da Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 5-24). Além do Reservatório Copicut ORW e do North Watuppa Pond ORW, aproximadamente 16,8 acres de aquíferos de alto rendimento e aproximadamente 157,2 acres de aquíferos de rendimento médio estão localizados dentro da Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 5-24). Não há áreas de proteção contra poços localizadas próximas à Rota Proposta (Exh. EN-2, p. 5-24). Embora a porção nordeste do local da Subestação Tremont esteja associada a um aquífero de rendimento médio e a Subestação Acushnet esteja localizada nas proximidades de aquíferos de rendimento médio e alto localizados aproximadamente 50 pés a noroeste, as Empresas não previam impactos no abastecimento público de água, pois o trabalho da Subestação ocorreria em locais previamente perturbados e desenvolvidos (Exh. EN-2, nas coordenadas 5-24 a 5-25).

³⁹ A MassDEP havia estabelecido uma categoria de corpos d'água conhecidos como ORWs para águas de alta qualidade com valores socioeconômicos, recreativos, ecológicos e/ou estéticos, que incluem Suprimentos Públicos de Água Classe A e seus afluentes (Exh. EN-2, p. 5-24). Águas Classe A, consideradas melhores para abastecimento público de água, habitat para peixes/vida selvagem e recreação, podem ser designadas pelo MassDEP como ORWs (Exh. EN-2, p. 5-24).

As empresas previram que não havia impacto nos recursos públicos de abastecimento hídrico devido à operação e manutenção normais das instalações da linha de transmissão após a construção (Exh. EN-2, p. 5-25). Apesar de seus esforços para evitar ORWs ao localizar as estruturas e áreas de trabalho propostas para linhas de transmissão (todas dentro da Proposta de Rota ROW), as Empresas afirmaram que ORWs não poderiam ser evitadas em certos locais (Exh. EN-2, p. 5-25). As empresas previram que a construção do projeto causaria impactos temporários inevitáveis nos recursos de áreas úmidas vegetadas dentro das bacias hidrográficas do Reservatório Copicut e do Lago North Watuppa, bem como impactos temporários em áreas úmidas dentro de 400 pés do Reservatório Copicut devido à proximidade da Rota Proposta com a extremidade norte do reservatório (Exh. EN-2, p. 5-25). Impactos temporários da construção incluiriam remoção de vegetação, escavação para estruturas de postes, plataformas de trabalho e construção de estradas de acesso (Expressão. EN-2, p. 5-22).

As empresas implementariam medidas de mitigação, incluindo (1) tapetes de construção temporários; (2) técnicas sensíveis de remoção de vegetação, inclusive manualmente; (3) conformidade com os requisitos de um Plano de Prevenção da Poluição de Águas Pluviais ("SWPPP") e regulamentos relevantes, como o Sistema Nacional de Eliminação de Descargas de Poluentes ("NPDES"), Permissões Gerais de Construção administradas pela Agência de Proteção Ambiental dos EUA ("USEPA"), e restrições aplicadas pelas comissões locais de conservação;⁴⁰ (4) controle de sedimentos e erosão, conforme estabelecido em um Plano de Erosão e Sedimentação do Solo, que seria incluído como parte do SWPPP; (5) prevenção e resposta a derramamentos; (6) a adesão dos contratados aos BMPs relativos ao armazenamento e manuseio de óleo e materiais potencialmente perigosos e planos de resposta a emergências; e (7) manutenção adequada dos equipamentos (Exhs. EN-2, nas páginas 5-25; EFSB-W-5; EFSB-W-7; CNA-E-10). Durante a construção, as empresas contratariam inspetores ambientais qualificados para revisar regularmente o local do projeto quanto a conformidade com as condições e aprovações das licenças ambientais aplicáveis e identificar qualquer controle e

⁴⁰ As empresas pretendem preparar e apresentar um SWPPP junto com sua solicitação NPDES para receber cobertura sob a Permissão Geral de Construção antes da construção (Exh. EFSB-W-6).

gestão inadequados para águas pluviais, incluindo BMPs com falha, para correção (Exh. CNA-E-10).⁴¹

As empresas estão coordenando com a MassDEP e o Superintendente da reserva Watuppa para identificar e implementar medidas de mitigação apropriadas para abordar possíveis impactos nos recursos hídricos superficiais e nos ORWs (Exh. EN-2, nas coordenadas 5-25 a 5-26). Para o manejo da vegetação em áreas sensíveis, incluindo áreas públicas de abastecimento de água, as Empresas seguiriam o mesmo procedimento atualmente utilizado no ROW e descrito nos BMPs das Empresas, incluindo a ausência de aplicações de herbicidas nos ORWs (Exh. EN-2, p. 5-25). As Empresas bombeavam qualquer efluente de desaguamento para uma área de terras altas o mais distante possível da água recebida através de uma bacia de desaguamento, para que o desaguamento fosse filtrado e infiltrado de volta ao solo (Tr. 1, nas páginas 128-129; Exh. EN-2, p. 57-). Se as Empresas não conseguissem impedir que o desaguamento fluísse diretamente para uma água receptora, as Empresas monitorariam a turbidez conforme a licença NPDES da USEPA durante todo o processo de desaguamento (Tr. 1, nos 127-128). As empresas afirmam que os impactos potenciais do Projeto no abastecimento público de água seriam minimizados com a implementação das medidas de mitigação discutidas (Exh. EN-2, nas páginas 5-26; Companies Brief na página 104).

ii. Áreas úmidas e cursos d'água

A avaliação ambiental da Rota Proposta pelas Empresas identificou aproximadamente 81 acres de áreas úmidas e 18 travessias de água (oito perenes, dez intermitentes) dentro do corredor de transmissão, utilizando dados de campo e mapeamento estadual (Expressão. EN-2, p. 5-21). Embora não existam Poças Temporárias Certificadas ("CVPs") diretamente na ROW, cinco estão localizadas na área de estudo, com complexos de áreas úmidas em vários locais, de Fall River a Acushnet (Exh. EN-2, p. 5-22). Os impactos das áreas úmidas do Projeto, que incluem 7,1 acres

⁴¹ As Empresas afirmaram que enviariam esses inspetores semanalmente, no mínimo, com maior frequência em certos casos, como a descoberta de espécies raras ao redor do local de trabalho, o que seria o caso para a parte da National Grid do Projeto, dado o conhecido presente da tartaruga-caixa oriental e a proximidade com o abastecimento público de água (Tr. 1, 124-127).

de áreas temporárias, 1,7 acres de área secundária e 0,02 acres de áreas úmidas de impacto permanente (devido à instalação de fundações estruturais), estão principalmente ao longo de trechos da Rota Proposta, sem impactos adicionais esperados devido a melhorias em subestações (Exhs. EN-2, nas páginas 5-22; EN-4, p. 8, Tabela 1.3).

Para minimizar os danos às áreas úmidas, as empresas afirmaram que o projeto utiliza ROWs e estradas de acesso existentes, embora a escala da construção exija algumas alterações inevitáveis, incluindo a conversão de áreas úmidas florestais em habitats de arbustos e arbustos (Exh. EN-2, p. 5-22). Impactos relacionados à construção decorrem da remoção de vegetação, escavação, instalação de plataformas de trabalho e construção de estradas de acesso (Exh. EN-2, p. 5-22). Para proteger os recursos, as Empresas estão empregando medidas de design especializadas para reduzir os impactos em áreas úmidas e cursos d'água na máxima medida possível (Exh. EN-2, p. 5-22). A mitigação de impactos inevitáveis envolve *restauração in situ* de áreas úmidas, como a remoção de tapetes de construção e a restauração de terras originais, juntamente com a possível replicação de áreas úmidas, aquisição de propriedades para preservação de terras e participação no programa de taxa substituta do USACE para não alcançar perda líquida (Exh. EN-2, p. 5-22). Além disso, os potenciais impactos das poças temporárias serão gerenciados por meio de BMPs, tapetes de construção e restrições sazonais (Exh. EN-4, p. 48-49). As empresas coordenarão com comissões federais, estaduais e locais de conservação, incluindo as de Acushnet e Fall River, para finalizar o pacote de mitigação (Exh. EN-2, p. 5-22).

b. Posições dos partidos

i. CNA

Embora as empresas tenham afirmado que o Reservatório Copicut é designado como um abastecimento público secundário de água para a cidade de Fall River, a CNA argumenta que o reservatório é ativo, fornecendo 19% da água potável de Fall River, para cerca de 100.000 pessoas em Fall River e nas cidades vizinhas de Assonet, Westport e North Tiverton (Resumo da CNA em 2, citando Exh. EN-2, p. 5-16). A CNA alega que o corte raso de 500 pés lineares de árvores ao redor do Reservatório Copicut levaria a um aumento geral da poluição da água, erosão e bioturbação, o que degradaria a qualidade da água potável (Resumo de Resposta da CNA em

2). A CNA também argumenta que a abertura da orla do lago por corte raso facilitaria o acesso público, o que contribuiria tanto para a degradação das áreas úmidas quanto para a qualidade da água e segurança pública, incluindo o descarte ilegal (Resumo de Resposta da CNA na página 2). A CNA argumenta que a consideração das Empresas para a replicação de áreas úmidas na área da Quanapoag Road tem sido insuficiente (Resumo de Resposta da CNA na página 2). A CNA também se opõe a dar crédito às Empresas pela remediação de áreas úmidas na Subestação Bell Rock e fora da bacia hidrográfica local de Copicut, onde ocorre o impacto (Resumo da CNA em 4).

ii. Resposta das Empresas

As Empresas argumentam que analisaram minuciosamente e minimizaram os impactos potenciais na qualidade da água e nos recursos de áreas úmidas, e propuseram mitigação quando justificado (Resumo de Resposta da Empresa nas páginas 3-4). A mitigação proposta pelas Empresas incluiu medidas proativas, como o cumprimento das regulamentações de água potável,⁴² implementação do SWPPP, implementação de um Plano de Erosão e Sedimentação do Solo, emprego de inspetores ambientais durante a construção, plantio proposto de arbustos de baixa extensão ao longo da borda do reservatório e manutenção do fluxo do Rio Copicut (Resumo das Empresas nas páginas 4-5; Exh. CNA-I-4). As empresas também rejeitam a recomendação da CNA para um estudo independente de viabilidade ambiental por um parceiro terceirizado porque o pedido ignora o papel do Conselho de Localização e de outras agências de licenciamento (Resumo de Resposta das Empresas na página 3).

⁴² As empresas alegam que a alegação da CNA de que o Reservatório Copicut fornece 19% da água potável de Fall River não foi estabelecida por uma testemunha sob juramento durante o processo (Resumo de Resposta das Empresas em 3, n.4, citando Tr. 1, p. 127). Além disso, as Empresas afirmam que a veracidade da representação da CNA é irrelevante para os argumentos das Empresas em resposta à CNA (Companies Reply Brief em 3 n.4).

c. Análise e Descoberta

Quanto aos impactos nos recursos hídricos, incluindo o abastecimento público de água, o registro mostra que a Rota Proposta contém aproximadamente 275,5 acres de ORWs, incluindo áreas úmidas designadas como afluentes dos suprimentos de água Classe A do North Watuppa Pond e do Reservatório Copicut, além de áreas de água aberta ao longo do limite norte do Reservatório Copicut, além de 16,8 acres de aquíferos de alto rendimento e 157,2 acres de aquíferos de rendimento médio. Embora não haja impactos nos recursos de áreas úmidas durante a operação e manutenção do projeto, o projeto causaria impactos temporários, incluindo remoção de vegetação, escavação para estruturas de postes, plataformas de trabalho e construção de estradas de acesso nas bacias hidrográficas do Reservatório Copicut e do North Watuppa Pond, além de impactos temporários em áreas úmidas a menos de 400 pés do reservatório Copicut.

As empresas propuseram várias medidas de mitigação para minimizar impactos, incluindo: (1) uso de tapetes temporários de construção; (2) uso de técnicas sensíveis de remoção de vegetação, inclusive manualmente; (3) cumprir os requisitos do SWPPP e regulamentos relevantes, como as Permissões Gerais de Construção do NPDES e restrições aplicadas pelas comissões locais de conservação; (4) implementar o controle de sedimentos e erosão, conforme estabelecido em um Plano de Erosão e Sedimentação do Solo, que seria incluído como parte do SWPPP; (5) implementar prevenção e resposta a vazamentos; (6) exigir que os empreiteiros cumpram os BMPs quanto ao armazenamento e manuseio de OHM e planos de resposta a emergências, incluindo por meio da realização de treinamentos pré-construção; e (7) e manutenção adequada dos equipamentos. Além disso, as empresas seguiriam os procedimentos atuais e as BMPs usadas no ROW, incluindo nenhuma aplicação de herbicidas nos ORWs. O registro também mostra que o trabalho na Subestação não teria impactos nos recursos hídricos.

O Conselho de Localização reconhece as preocupações da CNA sobre possíveis impactos na qualidade da água do Projeto para o Reservatório Copicut, mas reconhece que as evidências registradas neste processo não indicam que haverá impactos de longo prazo na qualidade da água devido ao Projeto. Além disso, o Conselho de Localização conclui que as medidas de mitigação propostas pelas Empresas são razoáveis e adequadas para mitigar os impactos na qualidade da água decorrentes da construção do Projeto. Por fim, o Conselho de Localização conclui que o

registro demonstra adequadamente que o Projeto não causaria impactos permanentes na qualidade da água no Reservatório Copicut.

Sobre impactos em áreas úmidas, o registro mostra que o Projeto resultaria em 7,1 acres de impacto temporário, 1,7 acres de secundário e 0,02 acres de impacto permanente em áreas úmidas (devido à instalação de fundações estruturais). Os impactos incluem a travessia temporária de um riacho perene e quatro riachos intermitentes ao longo da Rota Proposta. As empresas propuseram medidas de mitigação para minimizar esses impactos incluem (1) um planejamento e design cuidadosos da Nova Linha, incluindo refinamentos recentes nos alinhamentos dos segmentos subterrâneos, bem como novas vias de acesso; (2) implementar BMPs para manejo de estoques de solo, desidratação e manejo de áreas úmidas perturbadas; (3) implementar restrições sazonais; (4) uso de tapetes de construção (especialmente sobre canais de rios); (5) sinalização e monitoramento de áreas úmidas e poças temporárias; e (6) incorporar *a restauração in situ* de áreas úmidas. As Empresas também consultariam o USACE, MassDEP, NHESP, comissões municipais de conversa e o Superintendente da Reserva Watuppa para desenvolver um pacote de mitigação adequado que garantisse que não haja perda líquida de funções e valores das áreas úmidas que possam envolver restauração de áreas úmidas, replicação de áreas úmidas, aquisição direcionada de propriedades para preservação de terras e participação no programa de taxa substituta do USACE Massachusetts. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho o pacote de mitigação sem perda líquida de funções de áreas úmidas assim que ele estiver disponível. O registro mostra que o trabalho de subestação não teria impactos em áreas úmidas. Considerando essas medidas de mitigação, o Conselho de Localização conclui que os impactos do Projeto sobre os recursos hídricos e áreas úmidas seriam minimizados.

3. Ruído

a. Descrição das Empresas

As empresas indicaram que os impactos do ruído da linha de transmissão proposta devem ser temporários, ocorrendo principalmente durante a fase de construção (Exh. EN-2, p. 5-27). Em geral, os níveis sonoros da atividade de construção serão dominados pelo equipamento mais barulhento em operação no momento (Exh. EN-2, p. 5-27). As empresas afirmam que os níveis

típicos de ruído de construção em qualquer residência seriam intermitentes e ocorreriam durante toda a construção do projeto (Expressão. EN-2, p. 5-28). As empresas propuseram o horário de construção das 7h às 17h, de segunda a sexta-feira, e das 9h às 17h aos sábados (Exh. EFSN-NO-2). As Empresas indicaram que suas horas de trabalho propostas são consistentes com as ordenanças municipais de ruído aplicáveis, e que as ordenanças não prescrevem limites de níveis de decibéis (Exh. EN-2, Tabela 5-8). Embora a maior parte do trabalho aconteça durante o dia, certas tarefas como despejar concreto, encordamento de condutores ou trabalho noturno obrigatório pelo estado podem exigir horários estendidos ou trabalho aos domingos e feriados (Exhs. EN-2, nas páginas 5-30; EFSB-NO-2).

As empresas estimaram que, a uma distância de 50 pés, os equipamentos de construção usados para a construção do projeto gerariam níveis de ruído entre 80 dBA e 98 dBA (Exh. EN-2, p. 5-28). No entanto, a residência mais próxima da Rota Proposta fica a aproximadamente 30 metros de distância, e as empresas afirmaram que os impactos do ruído serão minimizados pela distância, pelo cumprimento das horas de trabalho propostas pelo Projeto e por várias medidas de mitigação (Expressão. EN-2, p. 5-28). Os impactos do ruído de construção nas Subestações Tremont, Acushnet e Bell Rock variarão de acordo com a distância até os receptores mais próximos (Exh. EN-2, p. 5-27). A Subestação Tremont fica a aproximadamente 420 pés da casa mais próxima, e a Subestação Acushnet fica a 190 pés; as empresas afirmaram que ambas devem ver apenas pequenos aumentos nos níveis de ruído ambiente para esses moradores (Exh. EN-2, p. 5-29). A Subestação Bell Rock estaria situada aproximadamente a 0,5 milhas da residência mais próxima, causando impactos significativos de ruído ali, improvável segundo as empresas (Exh. EN-2, p. 5-29). Segundo as empresas, melhorias nas Subestações Tremont e Acushnet ocorreriam principalmente dentro dos atuais recintos dos prédios de controle das subestações; portanto, não se espera que as melhorias afetem significativamente os níveis de ruído ambiente existentes (Exh. EN-2, p. 5-29).

Para mitigar esses impactos, as empresas se comprometeram a realizar vários BMPs, incluindo a manutenção de equipamentos com silenciadores apropriados, limitar o funcionamento do veículo a cinco minutos de acordo com as regulamentações estaduais e posicionar máquinas barulhentas e contínuas, como geradores, longe de áreas povoadas (Exh.

EN-2, nas páginas 5-30). Para qualquer trabalho ocorrido durante o horário "atípico", as Empresas obterão aprovação municipal e notificarão as autoridades locais e os moradores com antecedência (Exhs. EFSB-NO-2; EFSB-NO-4). Ao combinar esses controles operacionais com o amortecimento natural da paisagem ao redor, as Empresas afirmaram que os impactos gerais do ruído nas áreas do Projeto seriam minimizados (Exh. EN-2, nas páginas 5-30; Relatório das Empresas nas páginas 109-110).

b. Posições dos partidos

i. CNA

A CNA também levanta preocupação com os impactos do ruído no bairro devido à remoção do buffer de árvores que margeiam o Reservatório Copicut, tanto temporária durante a construção quanto de longo prazo da Associação de Rifles Copicut ao norte (Expressão. CNA-I-1; CNA-PFT-3, p. 2).

ii. Resposta das Empresas

As Empresas argumentam que ainda haveria uma faixa de proteção de aproximadamente 450 pés de largura entre a borda da ROW e a residência mais próxima na Copicut Road, que continuaria a fornecer atenuação de ruído para residências próximas (Exh. CNA-N-3). Portanto, as empresas não esperam que o projeto tenha impacto material no ruído dos moradores ao longo da Copicut Road (Expressão. CNA-N-3).

c. Análise e Descoberta

O registro mostra que o Projeto teria certos impactos temporários de ruído durante a construção, mas não impactos significativos permanentes após a conclusão da obra. O ruído da construção ocorreria intermitentemente em toda a Rota Proposta durante o horário normal de trabalho e em casos específicos de trabalho fora do expediente, para os quais as Empresas notificariam as autoridades locais e buscariam sua aprovação. A residência mais próxima ao longo da Rota Proposta fica aproximadamente a 30 metros da Nova Linha proposta.

A mitigação de ruído proposta pela empresa inclui: (1) manutenção dos equipamentos em boas condições de funcionamento; (2) usar escapamentos apropriados nos equipamentos; (3) localizar fontes de ruído que possam operar continuamente durante o dia longe de áreas

povoadas, tanto quanto possível; (4) limitar veículos na medida do possível, com base nas tarefas de construção, tipo de equipamento/veículo e condições climáticas; e (5) localizar equipamentos que possam operar continuamente durante o dia, como geradores ou compressores de ar, longe de áreas povoadas na medida do possível. Além disso, conforme observado na Seção VI.D.1.a.i. (D), as Empresas desenvolverão um Plano de Extensão que cubra a notificação e coordenação com as partes interessadas e municípios afetados sobre o horário de construção.

Quanto à preocupação da CNA com os impactos do ruído decorrentes da remoção do buffer de árvores que margeia o Rio Copicut, o Conselho de Localização conclui que o buffer remanescente entre a borda da Rota Proposta e as residências na Copicut Road permaneceria para fornecer atenuação do ruído às residências próximas. Com as medidas de mitigação propostas pelas Empresas e a condição do Conselho de Localização para lidar com os impactos de ruído em residências próximas à Rota Proposta de Ala de Alinha, o Conselho de Localização conclui que os impactos de ruído do Projeto seriam minimizados.

Para mitigar ainda mais o ruído da construção, o Conselho de Localização orienta as Empresas a limitar a construção ao horário das 7h às 17h. de segunda a sexta-feira e até as 9h às 17h aos sábados. Trabalhos que exigem maior duração contínua do que as horas normais de construção permitem, como despejamento de concreto e encordamento de linhas de transmissão, são isentos desse requisito. Se as Empresas anteciparem a necessidade de estender o trabalho de construção além das horas e dias acima mencionados, com exceção de circunstância de emergência em determinado dia que exija horários estendidos, o Conselho de Localização orienta as Empresas a buscar permissão por escrito da autoridade municipal relevante antes do início de tais trabalhos e a fornecer ao Conselho de Localização uma cópia dessa permissão. Se as Empresas e autoridades municipais não conseguirem chegar a um acordo sobre se tais horários de construção prorrogados devem ocorrer, as Empresas podem solicitar autorização prévia ao Conselho de Localização e deverão fornecer ao município relevante uma cópia de qualquer solicitação e autorização, caso concedidas.

Com base no acima, o Conselho de Localização conclui que os impactos de ruído resultantes do Projeto seriam limitados à fase de construção e adequadamente mitigados, dado o local do Projeto ao longo de uma linha de transporte existente em áreas residenciais

predominantemente não desenvolvidas ou de baixa densidade, a natureza intermitente das atividades de construção de linhas de transmissão e, com o cumprimento das condições de horário de trabalho do Conselho de Localização.

4. Visual

a. Descrição das Empresas

As empresas afirmaram que a maior parte de sua Rota Proposta atravessa áreas não desenvolvidas ou densamente florestadas, onde as novas estruturas seriam visíveis apenas a partir de passagens de estradas e usos comerciais ou residenciais ocasionais diretamente adjacentes à ROW (Exh. EN-2, p. 5-26). No entanto, as Companhias identificaram cinco pontos de observação representativos onde haveria potencial para vistas das novas estruturas (Exh. EN-2, p. 5-26). As empresas apresentaram renderizações visuais antes e depois desses locais (Expressões EN-2, Fig. 5.8 (simulação de verão/folha); EFSB-V-5(1) (simulação de inverno/folha)). As empresas afirmaram que as linhas de transmissão existentes de 115 kV transportadas por estruturas H-frame são atualmente visíveis a partir dos cinco pontos de observação e que a principal diferença visual introduzida pelo Projeto seria a substituição das estruturas existentes em H-frame por estruturas monopolo e H-frames adicionais ao longo da ROW (Exh. EN-2, p. 5-26). As Empresas afirmaram que as novas estruturas monopole e H-frame seriam semelhantes às existentes em cor e textura, enquanto as novas estruturas em H-frame também teriam altura semelhante às estruturas existentes (Exh. EN-2, p. 5-26).⁴³

As Empresas declararam que nenhuma iluminação permanente seria instalada como parte do Projeto, mas que poderiam usar iluminação temporária em circunstâncias especiais durante a construção; no entanto, as Empresas não previram impactos na iluminação pós-anoitecer para os

⁴³ Uma comparação do plano da seção transversal do ROW e dos desenhos de perfil fornecidos pelas Empresas mostra que as novas estruturas de transmissão aumentariam a altura mais alta da estrutura entre zero pés (sem alteração) para 33 pés em diferentes locais da ROW (Exh. EN-2, Fig. 5-2). De acordo com os desenhos, os novos monopolos teriam até 112 pés de altura, enquanto as novas ou as estruturas em forma de H substituídas teriam até 88 pés de altura (Exh. EN-2, Fig. 5-2, Folha 3, Folha 5). Em comparação, a estrutura em forma de H mais alta existente tem 97 pés de altura (Expressão. EN-2, Fig. 5-2, Folha 5).

abutters, dado a ampla distância até a residência mais próxima, o número limitado de abutters residenciais e as áreas florestadas ao redor da Rota Proposta (Tr. 1, nas páginas 120-122). As Empresas não preveem impactos visuais adversos das atualizações das subestações, que ocorreriam dentro das subestações existentes e não introduziriam nenhum equipamento mais alto que as estruturas existentes (Exh. EN-2, p. 5-26).

As empresas mantiveram que minimizaram o potencial de impacto visual ao longo da Rota Proposta por meio do uso de uma linha de transmissão existente localizada principalmente em áreas não desenvolvidas e florestadas, com relativamente poucas áreas residenciais ou comerciais (Exh. EN-2, nas páginas 5-26; Relatório das Empresas nas páginas 106-107). As empresas declararam que trabalhariam caso a caso com quaisquer proprietários adjacentes que enfrentem uma mudança significativa de visão e expressem preocupação com a mudança, para determinar se medidas como paisagismo, cercas ou uma combinação dos dois poderiam mitigar ainda mais os impactos (Exh. EN-2, p. 5-26).

b. Posições dos partidos

i. CNA

A CNA também solicita que as empresas abordem as preocupações da CNA sobre a queda do valor das propriedades para aqueles que terão uma visão muito mais significativa das linhas de energia ou uma visão onde antes não tinham (Resumo de Resposta da CNA em 3; Exh. CAN-P-2).

ii. Resposta das Empresas

As empresas argumentam que a CNA não forneceu suporte probatório para a alegação de que o projeto afetaria negativamente os valores das propriedades (Companies Reply Brief na página 9, citando Exhs. CNA-P-2, CNA-P-2(1)). Pelo contrário, as empresas argumentam que, em casos anteriores, o Conselho de Localização determinou que, quando um projeto não envolve propriedades residenciais com: (1) servidões de linha de transmissão na propriedade; ou (2) proximidade muito próxima à FILA (por exemplo, ~35 pés); ou (3) vistas desobstruídas das estruturas de transmissão, impactos negativos no valor das propriedades são improváveis (Companies Reply Brief na página 9, citando Exh. CNA-P-2). Veja Sudbury-Hudson na página

221. As empresas sustentam que nenhuma dessas condições está presente nas propriedades da CNA em Fall River, que ficam a pelo menos 450 pés da Rota Proposta e um buffer florestado obstrui a visão das estruturas de transmissão (Resumo de Resposta das Empresas na página 10, citando Exhs. CNA-P-2; CNA-P-2(1)). As empresas não esperam que o projeto resulte em um aumento significativo no contraste visual devido à presença da linha de transmissão existente (Resumo de Resposta das Empresas na página 10, citando Exh. CAN-P-2). Além disso, citando outros casos, as Empresas alegam que impactos econômicos, como valores de propriedades, estão além do escopo da legislação habilitante do Conselho de Localização (Resumo de Resposta das Empresas na página 10). Veja IDC Bellingham, LLC, EFSB 97-5, na página 13 (Ordem Processual, 1º de maio de 1998). Berkshire Power Development, Inc., EFSB 95-1, p. 6 (Ordem Processual, 11 de outubro de 1995).

c. Análise e Descoberta

O registro mostra que as novas estruturas de linhas de transmissão seriam semelhantes às existentes em cor, textura e altura. O registro demonstra que cinco locais específicos teriam uma vista pronunciada da New Line, incluindo quatro áreas residenciais e o Reservatório Copicut. As empresas forneceram renderizações visuais para mostrar as vistas do antes e depois desses locais. O registro demonstra que as renderizações são semelhantes às vistas existentes das linhas e estruturas de transmissão atuais. Além disso, as Empresas trabalharão caso a caso com quaisquer proprietários vizinhos que experimentem uma mudança significativa de visão decorrente do Projeto e expressem preocupação com as Empresas sobre mitigação visual, incluindo paisagismo, cercas ou uma combinação dos dois. Quanto à iluminação, as empresas não propõem iluminação permanente como parte deste projeto, e qualquer iluminação temporária usada durante a construção do projeto seria limitada. O trabalho proposto na Subestação ocorreria dentro das subestações existentes e não introduziria nenhum equipamento mais alto que as estruturas existentes, não tendo assim impactos visuais significativos.

Com relação às supostas quedas nos valores das propriedades,⁴⁴ a CNA afirma, sem qualquer suporte factual, que as empresas não abordaram adequadamente essa preocupação. Na verdade, efeitos adversos sobre o valor das propriedades são improváveis. Em casos anteriores, o Conselho de Localização determinou que, quando um projeto não envolve propriedades residenciais com: (1) servidões de linha de transmissão na propriedade; (2) residências muito próximas ao ROW (por exemplo, ~35 pés); e (3) vistas desobstruídas das estruturas de transmissão, impactos negativos no valor das propriedades são improváveis. Veja Sudbury-Hudson na página 221. Com relação às propriedades da CNA em Fall River, nenhuma dessas características está presente: a ROW não está localizada em nenhuma propriedade residencial, não há propriedades residenciais a menos de 450 pés da ROW, e não há residências com vista desobstruída do Projeto. As residências existentes localizadas ao longo da Copicut Road, nas proximidades do reservatório superior de Copicut, estão localizadas entre aproximadamente 450 e 1.000 pés do Projeto. O buffer florestado, que faz divisa com as residências ao longo da Copicut Road, permanecerá no local e não será afetado pelo Projeto, e, portanto, a linha de transmissão proposta não deve resultar em um aumento significativo do contraste visual devido à presença da linha de transmissão existente, e os impactos negativos no valor das propriedades da CNA são improváveis.

Assim, o Conselho de Localização conclui que os impactos visuais do Projeto seriam minimizados.

⁴⁴ Sobre a perda de valor da propriedade, o Conselho de Localização reconhece seu precedente sobre impactos no valor do imóvel nos casos citados pelas Empresas, mas fornece um esclarecimento. O Conselho de Localização, considerando a apresentação de evidências sobre possíveis impactos no valor do imóvel, considerou apropriado que o Conselho de Localização desse peso a análises ou alegações sobre considerações econômicas; no entanto, nem o Departamento nem o Conselho de Localização podem conceder qualquer indenização monetária por impactos negativos no valor da propriedade, pois questões relacionadas à compensação são exclusivamente da competência dos tribunais. Veja Sudbury-Hudson (Ordem de escopo sobre emissão de valores de propriedades em 4).

5. Aéreo

a. Descrição das Empresas

As empresas não previram impactos de longo prazo na qualidade do ar devido à poeira ou às emissões de veículos associadas à construção do projeto, mas tomariam medidas para reduzir as emissões atmosféricas, incluindo: (1) adaptação de qualquer equipamento não relacionado à construção rodoviária com 50 cavalos de potência ou mais, que será usado por 30 dias ou mais durante a construção e que não esteja em conformidade com a Seção 4 da USEPA, com um dispositivo de controle de emissões verificado pela USEPA, (2) usando combustível diesel ultra-baixo em enxofre; (3) minimizar o funcionamento do veículo em marcha lenta durante as obras de construção, em conformidade com a Lei Anti-marcha lenta de Massachusetts, e (4) umedecer e estabilizar solos expostos nas vias de acesso (Exh. EFSB-A-2). As empresas declararam que a Nova Linha terminaria e se conectaria a um disjuntor isolado a gás na Subestação Bell Rock, que utiliza aproximadamente 95 libras de hexafluoreto de enxofre ("SF6") (Exh. EFSB-A-1).⁴⁵

b. Posições dos partidos

A CNA abordou os impactos no ar no briefing.

c. Análise e Descoberta

O registro mostra que o Projeto teria impactos temporários no ar da construção, especificamente emissões de veículos e equipamentos de construção, e poeira de construção. Para os impactos temporários no ar, as empresas propuseram medidas de mitigação, incluindo adaptação de equipamentos para emissões mais limpas, uso de combustível diesel ultra-baixo em enxofre, minimização do ralenti dos veículos e controle da poeira de construção, incluindo o uso

⁴⁵ As empresas observaram que os novos Interruptores Isolados a Gás contendo SF6 ("GIS") seriam instalados e mantidos por equipe técnica treinada e verificados quanto à integridade durante inspeções regulares por pessoal da National Grid (Exh. EN-2, App. 1-1, p. 89). Além disso, as especificações de aquisição da National Grid exigem taxas de vazamento de gás SF6 inferiores a 0,5% ao ano, o que é consistente com um Memorando de Entendimento da Parceria de Redução de Emissões SF6 que a National Grid firmou com a USEPA em dezembro de 2003 (Exh. EN-2, App. 1-1, p. 89). O 310 CMR 7.72(4), promulgado pelo MassDEP, limita uma taxa máxima anual de vazamento de 1,0%.

de água. Além disso, a National Grid adquirirá equipamentos com taxas de vazamento de gás SF6 inferiores a 0,5% ao ano, em conformidade com um Memorando de Entendimento da Parceria de Redução de Emissões SF 6 entre a National Grid e a USEPA. Assim, o Conselho de Localização conclui que os impactos do ar do Projeto seriam minimizados.

6. Tráfego

a. Descrição das Empresas

As Empresas afirmaram que a construção do Projeto não resultaria em um aumento significativo no tráfego, nem em mudanças significativas nos padrões de tráfego existentes (Companies Brief na página 112, citando a Exh. EN-2, p. 5-31). Isso inclui as 10 a 15 cargas de caminhões de solo escavado que as Empresas previam no dia de trabalho mais movimentado (mas muito menos em um dia típico) (Exh. EFSB-CM-7). As empresas sustentaram que os principais impactos de tráfego ocorreriam nos pontos de acesso de construção das filas e ao estender condutores de transmissão sobre travessias de estrada (Exh. EN-2, nas páginas 5-30). As empresas não preveem que qualquer via precise ser totalmente fechada durante a construção (Exhs. EN2, nas páginas 5-31; EFSB-T-5; EFSB-CM-3). Embora as Empresas não tenham previsto impactos no trânsito para os negócios locais adjacentes à Proposta de Rota de Rota (ROW), indicaram que trabalhariam individualmente com qualquer empresa caso tivessem alguma preocupação (Exh. EFSB-T-11).

Todo o equipamento de construção e o pessoal de construção entrariam e sairiam da Rota Proposta ROW a partir de vias públicas nos pontos de acesso ROW (Exhs. EN-2, nas coordenadas 5-30 a 5-31; EFSB-CM-4). Os trabalhadores da construção da National Grid usariam pontos de acesso ROW localizados na Bell Rock Road, Yellow Hill Road, Copicut Road e Quanapoag Road, na cidade de Fall River (Expressão. EFSB-T-1).⁴⁶ Os trabalhadores da

⁴⁶ A National Grid afirmou que seus trabalhadores não usariam seus veículos pessoais para chegar ao local do Projeto; em vez disso, seus trabalhadores seriam reunidos em uma área de preparação fora do local na Westport Road e em outras instalações da National Grid, e então levariam seus veículos de trabalho para o local do Projeto para que não houvesse veículos pessoais estacionados ao longo da Quanapoag e da Copicut Road (Tr. 1, nas 144-145). As empresas explicaram que, dado seu interesse em garantir a segurança de

construção da Eversource usariam pontos de acesso ROW localizados na Apple Blossom Lane com a Main Street em Acushnet, Duchaine Boulevard em New Bedford e Flag Swamp Road em Dartmouth (Exh. EFSB-T-1). Embora o tráfego em e até os pontos de acesso ROW aumentasse temporariamente, as Empresas afirmaram que o tráfego de construção seria intermitente, pois as diversas tarefas ocorreriam em horários e locais diferentes, e as Empresas usariam áreas de colocação fora do local para minimizar o tráfego de entrega de materiais (Exhs. EN-2, em 5-31; EFSB-CM-4).⁴⁷

Antes de iniciar a construção, as empresas trabalhariam em estreita colaboração com os municípios e o MassDOT para desenvolver Planos de Gestão de Tráfego de Construção ("TMPs") para criar controles de tráfego na fase de construção e minimizar os impactos da construção sobre o público viajante (Exh. EN-2, p. 5-31).⁴⁸ As empresas obteriam permissões do MassDOT para o trabalho em passagens rodoviárias estaduais e coordenariam com os municípios os requisitos de horários de trabalho, sinalização e detalhes policiais para o trabalho ao longo das vias locais (Exhs. EN-2, em 5-31; EFSB-T-4; EFSB-T-5). A National Grid declarou seus planos para melhorar as vias não pavimentadas próximas à Rota Proposta dentro de Fall River, incluindo o preenchimento de buracos com pedra, para permitir o acesso seguro de equipamentos de construção, entregas e equipes, e coordenar com a cidade de Fall River e o Departamento de Água da cidade sobre o momento dessas melhorias (Expressão. EFSB-CM-15).

seus trabalhadores e do público, em relação à Copicut Road e Quanapoag Road, a National Grid fará melhorias nessas vias, se necessário, para promover o acesso seguro e eficiente (Exhs. CNA-I-1; CNA-I-3; CNA-I-5(2); CNA-I-6).

⁴⁷ Ao utilizar suas instalações existentes na área do Projeto, a equipe interna de construção da National Grid estaria alugando um pátio de preparação e instalação localizado na State Road, em Westport, para o armazenamento de materiais e equipamentos do Projeto (Expressão. EFSB-T-1). Os contratados das Empresas seriam responsáveis por garantir seus próprios locais de estacionamento e preparação necessários para apoiar seu escopo de trabalho (Exh. EFSB-T-1).

⁴⁸ As empresas desenvolveram rascunhos de TMPs para as Rodovias Estaduais 140 e 18, que seriam finalizados e submetidos ao MassDOT para revisão e aprovação antes do início da construção do projeto (Exhs. EN-5, na página 13; EFSB-T-8(1)).

As empresas estão cientes de vários projetos de construção de outras partes que podem se sobrepor à construção do projeto, incluindo um novo desvio planejado pela MassDOT Rails que cruzaria entre as Estruturas 47 e 48, e a possível repavimentação de vias públicas que atendem residências ao longo da fronteira da Reserva Watuppa pela cidade de Fall River (Exh. EFSB-CM-5). As empresas têm mantido comunicação com as agências correspondentes para coordenar o projeto e continuarão atentas a qualquer outra construção planejada nas proximidades da Rota Proposta (Exh. EFSB-CM-5). Com o desenvolvimento e implementação de TMPs bem projetados, as empresas previram que a interrupção temporária do trânsito do projeto seria minimizada (Companies Brief na página 112, citando Exh. EN-2, p. 5-31).

b. Posições dos partidos

i. CNA

Uma das principais preocupações da CNA é o potencial dano e o colapso do bueiro na Quanapoag Road sobre o rio Copicut (o "Bueiro") durante a construção do projeto (Resumo de Resposta da CNA em 2). O bueiro fica na extremidade norte do reservatório Copicut e é um ponto de fluxo para o afluente; o Bueiro é a origem do ramo leste do Rio Westport, que potencialmente impacta um ecossistema muito maior (Resumo da CNA em 2). A CNA argumenta a importância do Bueiro como confluência de áreas úmidas, reservatórios ativos de água potável, acesso por estradas públicas, acesso à construção no desenvolvimento proposto pelas Empresas e ecossistemas de longo alcance além (Resumo da CNA em 2). A testemunha da CNA, Lara K. Davis, observou que as fotografias que tirou no campo mostravam condições de desgaste extensivo, carga excessiva de veículos utilitários e erosão dramática do bueiro, e recomendou que o bueiro fosse avaliado por um engenheiro civil quanto à capacidade de carga H-20⁴⁹ para suportar veículos pesados de construção (Exh. CNAI-1, CNA-PFT-1 & App. 2). A CNA também apresentou evidências fotográficas mostrando níveis de água de 14 a 15 polegadas

⁴⁹ A classificação de carga H-20 é o padrão usado na construção e no projeto de infraestrutura, baseado no padrão da Associação Americana de Oficiais de Rodovias e Tráfego Estaduais, principalmente para cargas pesadas produzidas por veículos; H-20 corresponde a um bogie de dois eixos com carga axial de 32.000 lbs. Veja Especificações de Projeto de Pontes LRFD, 10^a Edição, 2024.

acima da Quanapoag Road em março de 2010, alegando que uma enchente na época danificou a Quanapoag Road e o bueiro e causou erosão (Expressão. CNA-I-1; CNA-PFT-2, às 3, 6; PCH Tr. nas páginas 39-41).

ii. Resposta das Empresas

As empresas solicitaram que a opinião da Sra. Davis, testemunha da CNA, tivesse pouco peso pelo Conselho de Localização, pois ela não possuía a qualificação relevante em relação à engenharia de bueiros (Companies Reply Brief na página 8). Quanto ao Bueiro, as Empresas discordam da avaliação da CNA, mas indicam que ela compartilha o interesse e a preocupação da CNA em garantir a segurança do Bueiro (Resumo de Resposta das Empresas nas páginas 8-9, citando Tr. 2, nas páginas 210-212).⁵⁰ Como a Quanapoag Road está dentro da faixa de roda da National Grid, a National Grid indicou que: (1) realizaria inspeções visuais e em vídeo pré e pós-construção do Bueiro para documentar as condições da travessia do Bueiro; (2) instalar placas de aço temporárias sobre a travessia do bueiro para dispersar as cargas de veículos e equipamentos; (3) reinstalar corrimãos ou barreiras na travessia do bueiro para marcar as bordas da travessia do rio; e (4) fazer melhorias na Copicut Road e na Quanapoag Road, se necessário, para promover o acesso seguro e eficiente para equipamentos de construção, entregas e equipes (Companies Brief nos 82-83, citando Exhs. CNA-I-2; CNA-I-4; Tr. 1, p. 137).⁵¹ A National Grid acrescentou que

⁵⁰ Durante as audiências probacionais, Jamie Durand, da POWER Engineers, consultor de engenharia da National Grid para o projeto, afirmou que sua equipe havia solicitado ao Departamento de Engenharia da Cidade de Fall River obter informações sobre o Bueiro, incluindo quaisquer planos disponíveis conforme construído, mas ainda estavam aguardando essas informações; no entanto, com base na inspeção visual do bueiro, ele deduziu que o bueiro era de um projeto moderno, construído com concreto armado e, como parte de uma via pública, projetado para a classificação de carga H-20 (Tr. 1, págs. 157-159).

⁵¹ A National Grid não identificou deterioração estrutural ou instabilidade em inspeções visuais anteriores do bueiro (Exhs. CNA-I-2; CNA-I-4). Além disso, as empresas revisaram e discutiram o Bueiro no local em uma reunião de campo em 17 de outubro de 2022 com o Superintendente da Reserva do Departamento de Água de Fall River (Exh. CNA-I-3). De qualquer forma, a National Grid afirmou estar comprometida em realizar as melhorias mencionadas (Relatório das Empresas nas páginas 82-83).

está funcionando e continuará trabalhando com a cidade de Fall River para coordenar o escopo e o momento de quaisquer melhorias necessárias (Companies Reply Brief às 9, citando Exhs. CNA-I-1; CNA-I-5(2)).

iii. Resposta da CNA

A CNA contesta a avaliação das empresas sobre o Bueiro, alegando que: (1) não havia evidências suficientes para mostrar que o Bueiro foi construído segundo os padrões H-20; (2) o bueiro não atendia aos padrões estaduais para áreas úmidas; e (3) a instalação de uma placa de aço, conforme proposto pela National Grid, é insuficiente para cobrir os buracos de até cinco pés de profundidade nos pilares que causam instabilidade ao Bueiro (Resumo de Resposta da CNA nos 2-3). A CNA questiona por que a comunicação das empresas com o engenheiro da cidade de Fall River ou não conseguiu obter informações sobre o bueiro ou, alternativamente, não compartilhou essas informações com o Conselho de Localização (Resumo da CNA em 4). A CNA também alega que a instabilidade do bueiro tem potencial para poluição da água e acidentes de segurança, como veículos caindo no reservatório (Resumo de Resposta da CNA na página 2).

c. Análise e Descoberta

Os registros mostram que a construção do projeto causaria impactos temporários e limitados no tráfego em certas estradas e rodovias locais em vários pontos de acesso ROW durante a construção do projeto, e em cruzamentos de linhas de transmissão sobre estradas e ferrovias durante a operação de encordamento das linhas de transmissão. Nos pontos de acesso ROW, o tráfego rodoviário aumentaria intermitentemente devido ao tráfego de obras, que as Empresas minimizariam usando áreas de deslocamento fora do local. Para operações de enfiamento nas passagens de estradas e ferrovias, haveria fechamento de faixas ou paradas temporárias, mas não o fechamento total de nenhuma via. Os impactos no tráfego das operações de encordamento seriam limitados em duração e as Empresas coordenariam com o MassDOT e municípios para desenvolver TMPs e agendar as operações de enfiamento para minimizar a interrupção do trânsito. As empresas têm coordenado e continuarão coordenando com

municípios e agências relevantes sobre outros projetos de construção planejados próximos ao projeto. O registro mostra que não haverá impactos no tráfego durante as operações.

Embora as Empresas tenham desenvolvido rascunhos de TMPs para as travessias propostas de linhas de transmissão sobre estradas e ferrovias, e finalizassem esses TMPs antes da construção, o Conselho de Localização vê mérito em exigir TMPs semelhantes para todos os pontos de acesso ROW em vias públicas associadas a este Projeto. Portanto, o Conselho de Localização orienta as Empresas a: (1) desenvolver, em consulta com municípios afetados e o MassDOT, TMPs para todos os pontos de acesso ROW, incluindo, mas não se limitando àqueles na Bell Rock Road, Yellow Hill Road, Copicut Road e Quanapoag Road na cidade de Fall River; e Apple Blossom Lane e Main Street em Acushnet, Duchaine Boulevard em New Bedford e Flag Swamp Road em Dartmouth; e (2) enviar os TPTs finalizados pelo menos 60 dias antes do início da construção do projeto aos municípios afetados.

Sobre o bueiro sobre o rio Copicut, as empresas e a CNA apresentaram provas e argumentos conflitantes sobre o estado do bueiro. A preocupação da CNA com o Bueiro está relacionada à sua probabilidade de falha, possíveis danos ao Bueiro durante a construção do Projeto e interrupção no acesso, incluindo o acesso de veículos de emergência. Considerando que as avaliações das Empresas sobre o estado do Bueiro registradas foram baseadas apenas em inspeções visuais, o Conselho de Localização orienta as Empresas a, pelo menos 60 dias antes do início da construção do projeto, ou: (1) fornecer uma carta de confirmação do Departamento de Engenharia da Cidade de Fall River detalhando a idade, a classificação de carga de projeto, e condição atual do Bueiro, juntamente com quaisquer planos conforme construídos disponíveis, ou (2) fornecer uma avaliação estrutural independente de um engenheiro licenciado do Bueiro para determinar a integridade estrutural e a classificação de carga para confirmar que ele atende ao padrão H-20. Além disso, o Conselho de Localização incentiva as empresas a apoiarem a cidade de Fall River na exploração de oportunidades de financiamento para melhorar o Bueiro, por exemplo, o Programa de Subsídio de Assistência Municipal para Substituição de Bueiros do estado.

Com as condições do Conselho de Localização, o Conselho de Localização conclui que os impactos no tráfego da construção do Projeto seriam minimizados.

7. Resíduos Perigosos e Segurança

a. Descrição das Empresas

As empresas declararam que o projeto será projetado, construído e mantido de acordo com regulamentos federais, estaduais e locais, incluindo o Código Nacional de Segurança Elétrica, OSHA, e o Código de Massachusetts para Linhas de Transmissão Elétrica (Exh. EN-2, p. 5-11). Os protocolos de segurança incluem treinamento de empreiteiros, planos de controle de tráfego e restrição do acesso público (Exh. EN-2, nas coordenadas 5-11 a 5-12). Escavações abertas serão monitoradas durante o dia e cobertas quando inativas (Exh. EFSB-S-6).

No que diz respeito à segurança na construção civil e ao acesso público, conforme mencionado na Seção VI.D.1.a.i. (D), as empresas implementarão um Plano de Extensão para coordenar com as partes interessadas e municípios (Exh. EN-2, nas páginas 1-8). Isso inclui a instalação de sinalização de segurança e o planejamento de desvios temporários ao redor das zonas de construção para minimizar a perturbação nos espaços públicos, especialmente nos sistemas de trilhas existentes (Exh. EN-2, p. 5-17). Para evitar invasões, as empresas instalarão portões ou barreiras nos pontos de acesso ROW a partir de vias públicas, sujeitos à aprovação dos proprietários de servidão (Exh. EFSB-S-6).

Para proteger outras infraestruturas de utilidades durante a construção, as empresas marcam as larguras das valas e coordenam com a Dig Safe para localizar as utilidades existentes antes de escavar (Exh. EN-2, p. 5-9). Medidas de proteção para utilidades incluem: estruturas temporárias de proteção e revestimentos de borracha; fossas de teste pré-escavação e cercas de exclusão; e Garantia de Não Cancelamento e cruzamentos de níveis para dutos (Exh. EFSB-S-7).

Quanto a materiais perigosos e gestão de resíduos, embora não exista contaminação conhecida ao longo da Rota Proposta (Exh. EFSB-CM-9), a Eversource contratou um Profissional de Local Licenciado ("LSP") para treinar empreiteiros no manejo do solo e do lençol freático caso materiais contaminados sejam encontrados (Exh. EFSB-CM-8). A National Grid não prevê contratar um LSP para gerenciar solos contaminados ou materiais regulados neste momento, pois não possui trechos de linha subterrânea e não prevê a necessidade de realizar ações de resposta ou gerenciar solos contaminados; no entanto, a National Grid possui Acordos-

Mestre de Serviço com vários LSPs que estão disponíveis para responder em regime urgente ou de curto aviso para facilitar notificações regulatórias e relatórios exigidos pelo Plano de Contingência de Massachusetts e auxiliar na gestão adequada e descarte de solo e água subterrânea potencialmente impactados (Exh. EFSB-CM-8).

Para proteger a qualidade da água contra óleo e materiais perigosos ("OHM") usados em equipamentos (Exh. EFSB-S-2), os contratados das empresas devem seguir os BMPs, incluindo:

1. Manutenção adequada dos equipamentos.
2. Adesão ao SWPPP.
3. Reabastecimento a pelo menos 30 metros das áreas úmidas quando possível.
4. Treinamento de pessoal e contenção de vazamentos no local.
5. Seguindo planos de resposta a emergências e prevenção de derramamentos.

Fonte: Exhs. EN-2, nas páginas 5-25; EFSB-S-2; EFSB-S-3; EFSB-W-5; EFSB-W-7.

O trabalho em subestações não envolverá substâncias perigosas (Expressão. EFSB-S-5). Após a construção, as empresas continuarão utilizando BMPs, como contenção secundária para bombas e geradores (Exh. EFSB-S-3). A limpeza geral será usada para gerenciar o lixo transportado pelo vento (Expressão. EFSB-S-1). Aproximadamente 1.200 jardas cúbicas de solo escavado serão transportadas para fora do local por um fornecedor conforme necessário (Exh. EFSB-CM-7).

b. Posições dos partidos

i. CNA

A CNA também expressa preocupação com a segurança geral do bairro e pública devido a um reservatório insuficientemente policiado e monitorado (Resumo de Resposta da CNA em 2; Exh. CNA-1, CNA-PFT-2, às 2, 7; CNA-PFT-3, p. 2). A CNA atribuiu as seguintes questões à falta de recursos policiais e ao acesso aberto ao longo da Rota Proposta de Rota ROW:

- Uso ilegal de veículos motorizados (por exemplo, motos de terra, quads) na ROW e na floresta, causando ruído e erosão na borda do reservatório;
- Outras fontes de ruído e incômodo, como fogueiras, fogos de artifício ou disparo de munição; e
- Descarte ilegal e lixo ao lado da servidão das Empresas.

Fonte: Exh. CNA-I-1; CNA-PFT-2, às 2, 7; CNA-PFT-1.

A CNA alega que a responsabilidade de monitorar preocupações de segurança e atividades ilegais ao redor da Rota Proposta de Via próxima à Copicut Road recaiu sobre os membros da comunidade (Resumo da CNA em 5, citando Tr. 2, em 211).

ii. Resposta das Empresas

As empresas alegam que a CNA não forneceu base para estabelecer que o projeto teria qualquer efeito sobre atividades ilegais na área (Relatório de Resposta das Empresas em 7). No entanto, as empresas observam que a National Grid já se reuniu e continuará a se reunir com representantes do FRPD para discutir preocupações relacionadas a atividades ilegais dentro do Project ROW (Relatório de Resposta das Empresas em 7). As empresas sustentam que a disponibilização de câmeras móveis para jogos e câmeras de segurança para leitura de placas permitirá que a Polícia de Fall River monitore remotamente atividades ilegais próximas ao ROW (Companies Reply Brief at 7, citando Exhs. EFSB-G-6; CNA-E-11; CNA-N-4; CNA-S-4; CNA-S-5(1)). As empresas argumentam que, com essas medidas de mitigação, não há ligação entre a mitigação do impacto do projeto e os níveis de pessoal do FRPD (Relatório de Resposta das Empresas em 7). As empresas também argumentam que vários pedidos da CNA, como para mitigação adicional para fornecer recursos adicionais de pessoal ou equipamentos ao FRPD, eram infundados e injustificados (Resumo de Resposta das Empresas nas páginas 7-8).

c. Análise e Descoberta

Quanto a resíduos perigosos, o registro mostra que as Empresas não identificaram nenhum local de contaminação conhecido ao longo da Rota Proposta de Via e, portanto, a probabilidade de encontrar contaminação subterrânea durante a construção é baixa. A construção do Projeto envolveria apenas OHM, como óleo combustível e fluido hidráulico, nos equipamentos de construção do Projeto. Como descrito acima, no que diz respeito à mitigação do impacto em áreas úmidas e água, os BMPs e medidas de mitigação propostos pelas Empresas previriam, mitigariam e responderiam a vazamentos acidentais de OHM, incluindo a implementação do SWPPP e kits de derramamento estocados no local.

No que diz respeito à segurança, as Empresas propuseram várias medidas, incluindo: (1) implementação de um Plano de Divulgação para as partes interessadas afetadas; (2) erguer

barreiras para inibir a invasão na ROW; (3) contato com o Dig Safe e escoramento da vala escavada para a construção dos segmentos de cabos subterrâneos; (4) aderir a todas as regulamentações federais, estaduais e locais aplicáveis, além dos padrões e diretrizes do setor estabelecidos para a proteção do público; e (5) proteção contra impactos na infraestrutura existente das concessionárias.

Sobre preocupações com a vizinhança e a segurança pública, a CNA forneceu evidências convincentes de descarte ilegal de resíduos atualmente na linha de transmissão e invasão de propriedade. No entanto, a CNA não demonstrou que o Projeto agravaria os problemas existentes de lixo ou invasão de propriedade.

A Nova Linha proposta está localizada inteiramente dentro de uma linha de transmissão existente (a Rota Proposta de Linha), que fica ao longo da servidão das Empresas. As Empresas têm tanto o direito quanto a obrigação de manter essas servidões e de manter a ROW livre de árvores e vegetação rasteira, até sua largura total de ROW de 150 pés. Além disso, como parte do Projeto, as Empresas indicaram que, se permitido pelos proprietários, instalariam portões e/ou barreiras nos pontos de acesso ROW. Para maior segurança, as Empresas consultaram o FRPD e, como resultado, forneceriam câmeras móveis de jogos, câmeras de leitura de placas e continuariam a se reunir com o FRPD para discutir preocupações relacionadas a atividades ilegais de descarte e invasão dentro do Projeto ROW. O Conselho de Localização conclui que as empresas propuseram medidas substanciais de mitigação para atender às preocupações de segurança da CNA. Conseqüentemente, o Conselho de Localização considera desnecessário o pedido da CNA das Empresas por recursos pessoais ou de equipamentos adicionais para o FRPD.

O Conselho de Localização conclui que os impactos do projeto por resíduos perigosos e segurança seriam minimizados com as medidas e condições de mitigação descritas.

8. EMF

a. Descrição das Empresas

O consultor das empresas, Exponent, avaliou a EMF associada às linhas de transmissão e distribuição existentes e propostas ao longo da Rota Proposta sob condições de carga média e de

pico (Exh. EN2, p. 531). Trechos do Project ROW correm paralelamente às linhas de transmissão existentes de 115kV (Linhas 111, 112 e D21) e linhas de distribuição de 13,2kV (Linhas 106 e 107) (Exh. EN2, p. 531). O Exponent modelou os níveis de EMF em seis seções transversais ao longo da Rota Proposta: cinco dentro da ROW da Eversource e uma dentro da National Grid, sob configurações existentes e propostas para avaliar mudanças relacionadas ao Projeto (Exh. EN2, p. 531). As empresas afirmaram que a modelagem mostra que mudanças nos níveis de EMF nas bordas do ROW seriam pequenas e que o Projeto geralmente reduziria os níveis de campo magnético ao longo do ROW (Exh. EN2, nas páginas 531 a 532). Segundo as empresas, o projeto também não faria com que campos elétricos ou magnéticos excedessem os limites internacionalmente reconhecidos de exposição baseada em saúde (Exh. EN-2, p. 5-33) endossado pela Organização Mundial da Saúde (Exh. CNAS2).

As empresas afirmam que os níveis de campo magnético na borda ROW geralmente são calculados para diminuir como resultado do Projeto (Exhs. EN2, na página 532, Tabela 513; CNAS1). Essa redução ocorre porque campos de igual intensidade podem se cancelar quando orientados de forma oposta (Exh. EFSBMF4). Ao selecionar a fase do condutor para a Nova Linha que contrabalança os campos das linhas existentes, o Projeto reduz os níveis gerais de campo magnético nas bordas das FILAS (Exhs. EN2, na página 532; EN2, App. 53, p. 8, 11; EFSBMF4; Briefing das Companhias nas páginas 115-116). A Tabela 19 mostra os níveis modelados de campo magnético para seções aéreas em carga média.

Tabela 19: Níveis de campo magnético (mG) para seções aéreas com carga média.

Número do Segmento	Configuração	100 pés além da borda - ROW	-ARESTA ROW	Máximo na FILA	+ARESTA ROW	100 pés além da borda +ROW
XS-1	Existentes	1.6	13	46	7.0	1.4
	Proposta	0.9	9.0	65	1.1	0.2
XS-2	Existentes	1.8	14	46	15	2.1
	Proposta	1.9	15	46	7.9	1.6
XS-3	Existentes	0.9	14	68	21	2.4
	Proposta	1.7	13	37	13	1.9
XS-4	Existentes	1.0	3.6	71	20	2.3

	Proposta	1.8	10	48	12	1.7
XS-5	Existentes	2.0	7.1	103	35	4.1
	Proposta	1.0	15	89	24	1.9
XS-6	Existentes	2.0	7.6	135	36	4.0
	Proposta	0.6	12	110	24	2.1

Fonte: Exh. EN-2, App. 5-3, App. A, na A-2, Mesa A-1.

Na média de carregamento, a modelagem das Empresas indicou que:

- Os níveis do campo magnético diminuem na borda norte do ROW em todas as seis seções transversais.
- Na borda sul do ROW, os níveis diminuem ou mudam em menos de 1 miligauss ("mG") em três seções transversais.
- Nas três seções transversais restantes, os níveis aumentam ligeiramente.

Fonte: Exh. EN2, p. 533.

O maior aumento ocorre na borda sul da XS5, onde a Nova Linha (Linha 114) está mais próxima da fronteira da ROW. Aqui, os níveis do campo magnético sobem de aproximadamente 7,1 mG para 15 mG (Exh. EN2, p. 533). O nível mais alto existente de campo magnético ROWedge, 36 mG, na borda norte do XS6, é calculado para diminuir para 24 mG com o Projeto (Exh. EN2, p. 533). A residência mais próxima, localizada no bairro Copicut, fica aproximadamente a 565 pés ao sul da linha central da Linha 114 e experimentaria níveis de campo magnético de 0,3 mG ou menos tanto antes quanto depois do Projeto (Exhs. CNAS1; CNAS2; Exh. CNAS1).

O projeto inclui dois segmentos curtos subterrâneos (Exh. EN2, p. 533). Essas configurações - UG1 e UG - estão localizadas a mais de 60 pés da borda mais próxima da ROW e a centenas de pés da estrutura ou residência mais próxima (Exh. EN2, p. 533). As Empresas estimam que a Localização UG1 (a maior parte da construção subterrânea) teria um campo magnético de 7,6 mG diretamente acima do banco do duto, diminuindo para 1 mG ou menos a 50 pés (Exh. EN2, p. 533). A localização UG2 (próxima ao poste do riser, em profundidade menor) estima-se ter um nível de campo magnético de 173 mG diretamente acima do banco do duto, diminuindo para 33 mG ou menos a 50 pés e 9,6 mG ou menos a 100 pés (Exh. EN2, p.

533). A residência mais próxima do UG2 fica a aproximadamente 180 pés de distância, onde os níveis do campo magnético seriam negligenciáveis (Exh. EN2, p. 533).

As empresas modelaram que os níveis mais altos de campo magnético ROWedge pós-construção de 24 mG seriam menores do que os níveis existentes de 36 mG (Exh. EN2, p. 533). Segundo as empresas, todos os níveis calculados de EMF estão muito abaixo dos limites de exposição baseada em saúde internacional estabelecidos pela Comissão Internacional de Proteção contra Radiação Não Ionizante e pelo Comitê Internacional de Segurança Eletromagnética (níveis de referência de 2.000 mG e 9.040 mG, respectivamente) (Resumo das Empresas na página 115, citando Exh. EN-2, p. 5-33).

Para mitigar impactos do campo magnético, em conformidade com o precedente do Conselho de Localização, as Empresas incorporaram várias características de projeto, que incluem:

- Localizando a Nova Linha 114 próximo ao centro da ROW sempre que possível (Exhs. EN2, na página 533; EFSBMF1).
- Selecionar a fase do condutor para minimizar os níveis de campo magnético na borda ROW (Exhs. EN2, p. 533).
- Projetar alturas de condutores acima dos mínimos do Código Nacional de Segurança Elétrica, reduzindo a FEM ao nível do solo (Exhs. EN2, na página 533; EFSBMF1, em 1).
- Instalação de dois segmentos subterrâneos curtos (aproximadamente 620 pés no total) para evitar múltiplas travessias aéreas na Eversource Industrial Park Tap e na Estação de Troca Eversource High Hill (Exhs. EFSBMF1; EFSBCM6(S1); EFSBCM6(S1)(1)).

Dadas essas medidas de projeto e os níveis de EMF resultantes, as Empresas sustentam que os campos magnéticos associados ao Projeto foram minimizados (Relatório da Empresa na página 113).

b. Posições dos partidos

A CNA não abordou os impactos dos EMF no memorial.

c. Análise e Descoberta

Para os segmentos de linha aérea de transmissão do Projeto, o registro mostra que o Projeto teria, em geral, mudanças mínimas nos níveis de campo elétrico e magnético ao longo da borda da Rota Proposta de Rota ROW. O maior aumento nos níveis de campo magnético na borda do ROW seria de 7,1 mG para 15 mG. Para os segmentos de cabos subterrâneos, os níveis de campo magnético acima do banco do duto seriam maiores, mas diminuiriam rapidamente com a distância do talude, de modo que o Projeto teria impactos magnéticos negligenciáveis na residência mais próxima a 180 pés de distância. O Conselho de Localização reconhece que todos os níveis modelados de campo elétrico e magnético estão muito abaixo das diretrizes internacionais baseadas em saúde desenvolvidas pela Comissão Internacional de Proteção contra Radiação Não Ionizante ("ICNIRP") e pela Comissão Internacional de Segurança Eletromagnética ("ICES"), além de níveis comparáveis aos níveis aprovados anteriormente pelo Conselho de Localização para linhas de transmissão. Além disso, o uso pelas Empresas da colocação com cancelamento de campo magnético da Nova Linha reduziria os níveis de campo magnético em certas partes da Proposta de Linha de Rota (ROW), o que é consistente com a preferência do Conselho de Localização por medidas de baixo custo que minimizariam os campos magnéticos ao longo da linha de transmissão (ROW). Veja o Projeto de Confiabilidade Mid Cape na página 82. Assim, o Conselho de Localização conclui que os impactos dos EMF do Projeto seriam minimizados.

9. Pedidos de CNA às empresas

a. Solicitações de CNA

A CNA reconhece que as empresas fornecerão gestão de erosão, instalarão câmeras de segurança, colocarão placas de aço sobre o bueiro, instalarão corrimãos de proteção ao longo do lado norte do bueiro após a construção, cuidarão da estabilidade do bueiro conforme necessário e tratarão os problemas de qualidade das estradas conforme surgirem (Resumo de Resposta da CNA nas páginas 4-5). No entanto, a CNA também argumenta que os compromissos da empresa foram vagos quanto à estabilidade do Bueiro do Rio Copicut e à qualidade das estradas (Resumo de Resposta da CNA nas páginas 4-5). A CNA alega que, se as empresas não forem obrigadas pelo estado ou outros conselhos reguladores a mitigar os danos que o Projeto pode causar à

qualidade da água potável, infraestrutura, segurança pública, áreas úmidas e habitat de espécies raras, as empresas não mitigarão esses impactos (Resumo de Resposta da CNA em 5). A CNA também questiona por que não houve um estudo ambiental independente que abordasse todos os impactos ambientais "críticos" do Projeto por um parceiro terceirizado e imparcial (CNA Brief em 5).

Em seu resumo de resposta, a CNA apresentou uma lista de solicitações para as Empresas, reproduzida abaixo na Tabela 20, com análise adicional do Conselho de Localização e referência às condições do Conselho de Localização quando apropriado incluídas (Breve de Resposta da CNA nos 3-4).⁵²

b. Análise e Descobertas

Como descrito acima, devido ao momento dos pedidos da CNA, as empresas não forneceram respostas. No entanto, a Tabela 20 apresenta a consideração da lista de solicitações pelo Conselho de Localização:

⁵² A CNA incluiu seus pedidos às Empresas em seu resumo de resposta. A CNA e as Empresas apresentaram Memoriais de Resposta simultaneamente, que não deram oportunidade para as Empresas responderem aos pedidos da CNA, e as Empresas não responderam de outra forma.

Tabela 20: Respostas do conselho de Localização aos pedidos de CNA às empresas.

Não.	Pedido de CNA	Análise do Conselho de Localização	Condição do Conselho de Localização
Condições do bueiro/estrada			
1	Realizar uma avaliação independente e imparcial do Bueiro para Radiação de Carga H-20, integridade estrutural e garantia de capacidade de carga adequada para tráfego de construção por um engenheiro civil licenciado.	Como discutido na Seção VI.D.6.c, o Conselho de Localização orienta as Empresas a fornecer uma carta de confirmação da Cidade de Fall River assegurando a idade, a classificação de carga e as condições atuais do Bueiro, ou uma avaliação estrutural independente do Bueiro quanto à integridade estrutural e classificação de carga atendendo ao padrão H-20.	Veja Condição M.
2	Envie um(s) plano(s) conforme construído(s) para o bueiro.	A condição do Conselho de Localização acima satisfaria a intenção por trás deste pedido.	Veja Condição M.
3	Fornecer uma garantia de que o Bueiro atende aos critérios dos padrões estaduais para áreas úmidas.	Considerando que o bueiro faz parte de uma via pública concluída há muitos anos e a natureza temporária da construção do projeto, o Conselho de Localização não exige que as empresas forneçam tal garantia.	Não aplicável.
4	Enfrente o risco do desabafo do bueiro sob tráfego pesado de construção, como caminhões de concreto de 66 toneladas e bunchers de 30 toneladas.	O Conselho de Localização considera que a Condição M abordaria o risco de colapso do bueiro.	Condição M.
5	Assuma a responsabilidade de reparar danos existentes (<u>por exemplo</u> , cavitações, erosões) e deficiências (<u>por exemplo</u> , cobertura	Considerando que o Bueiro é uma via pública e os danos e deficiências já existem, o Conselho de Localização não exige que as Empresas assumam a responsabilidade de reparar os danos existentes. O Conselho de Localização reconhece que as	Condição M.

N ^o .	Pedido de CNA	Análise do Conselho de Localização	Condição do Conselho de Localização
	rodoviária insuficiente, falta de corrimãos) no bueiro e manutenção do bueiro a longo prazo.	Empresas se comprometeram a reparar os danos causados pela construção do Projeto.	
6	Isenta a cidade de Fall River de responsabilidade pelo uso intenso da Copicut Road e do bueiro, incluindo o uso deles além das capacidades para as quais foram projetados.	Se o uso do bueiro pela construção do projeto está além das capacidades de projeto do bueiro não foi estabelecido nos registros. No entanto, o Conselho de Localização reconhece que as Empresas se comprometeram a reparar os danos causados pela construção do Projeto.	Condição M.
7	Repavimentar a Copicut Road e renivelar a Quanapoag Road após a construção do projeto.	Considerando que a Copicut Road e a Quanapoag Road são vias públicas, o Conselho de Localização não exige que as Empresas renivelem e repavimentem as vias, mas reconhece que as Empresas se comprometeram a reparar quaisquer danos específicos causados pela construção do Projeto.	Condição M.
Espécies e habitats raros			
8	Fornecer financiamento suplementar ao Instituto de Pesquisa em Biodiversidade para o Projeto de Translocação do Mergulhão-comum como medida de mitigação para essa espécie e resultado de um projeto de pesquisa de 12 anos com impacto negativo.	Como observado na Seção VI.D.1.c.v, o Conselho de Localização conclui que (i) os impactos do Projeto sobre o mergulhão-comum, caso ocorram, seriam temporários e poderiam ser evitados por meio da mitigação das Empresas e da auto-evitação do mergulhão-comum da área perturbada; (ii) as Empresas realizaram a devida diligência na identificação de espécies raras dentro ou próximas à Proposta de Aportação, avaliando os impactos potenciais do Projeto sobre espécies raras identificadas e minimizando os impactos potenciais sobre essas espécies raras e seus habitats com	Condição I.

Não.	Pedido de CNA	Análise do Conselho de Localização	Condição do Conselho de Localização
		medidas de mitigação propostas; e (iii) a National Grid está coordenando com DFW e NHESP para identificar quaisquer medidas recomendadas de evitação e minimização específicas de espécies, e determinar BMPs para essa espécie. O Conselho de Localização impõe a Condição I para obter um relatório das medidas de mitigação finalizadas e dos BMPs para o mergulhão-comum quando estiverem disponíveis.	
9	Submeta planos para apoiar a biodiversidade de espécies raras, incluindo, mas não se limitando a, Morcego-de-orelhas-compridas, águia, mergulhão, tartaruga-de-caixa oriental e chicote-do-leste.	Como mencionado na Seção VI.D.1.c.v, o Conselho de Localização conclui que as medidas de mitigação propostas pelas Empresas, incluindo planos de proteção para as espécies listadas pelo estado de acordo com os CMPs, e a consulta concluída com o USFWS, abordam os impactos do Projeto sobre espécies raras e seus habitats, que seriam principalmente temporários. O Conselho de Localização impõe a Condição H para obter um relato da aprovação do CMP, incluindo quaisquer condições impostas pelo NHESP e planos de proteção específicos para cada espécie, quando ela estiver disponível.	Condição H.
10	Continue com as melhores práticas que apoiam os polinizadores nativos.	Embora o Conselho de Localização geralmente seja favorável às melhores práticas de apoio aos polinizadores, não há discussão sobre o assunto no registro, exceto por uma breve menção do Gerente de Projeto da National Grid, sobre como os habitats de arbustos e arbustos pós-construção beneficiariam os polinizadores (<u>ver</u>	Não aplicável.

Não.	Pedido de CNA	Análise do Conselho de Localização	Condição do Conselho de Localização
		Tr. A em 28), nem a CNA estabeleceu qualquer evidência relevante sobre esse assunto.	
11	Torne-se parceiro da Bioreserva do Sudeste de Massachusetts.	<u>Veja</u> a resposta ao número 9 acima. Além disso, o Conselho de Localização vê esse pedido como um convite da CNA às Empresas, e não como um pedido para que o Conselho de Localização impõe uma condição para aprovação.	Não aplicável
Cobertura policial			
12	Fornecer US\$ 16.000 em financiamento suplementar anual ao FRPD para apoiar a cobertura de horas extras necessária para monitorar as câmeras do Flock e realizar respostas de fiscalização.	Como mencionado na Seção VI.D.7.c, o Conselho de Localização concluiu que as Empresas propuseram medidas substanciais de mitigação para atender às preocupações de segurança da CNA e, conseqüentemente, o pedido da CNA por recursos pessoais ou equipamentos adicionais para a FRPD tornou-se desnecessário.	Não aplicável.
13	Fornecer recursos veiculares, principalmente veículos 4x4 e lado a lado avaliados em \$97.931,99, à Polícia Ambiental de Fall River para garantir a qualidade da água e a segurança do bairro.	O Conselho de Localização considera esse pedido como fora do escopo da revisão do Conselho de Localização.	Não aplicável.
Impactos na Qualidade da Água			
14	Submeta um plano adequado de replantio com plantas nativas para controle da erosão e para evitar o acesso aberto à borda do reservatório.	Como discutido na Seção VI.D.1.c.iv, as Companhias revegetariam a área desmatada na borda do Reservatório Copicut. O Conselho de Localização observa que a área está dentro da linha de transmissão (ROW) e as empresas compartilham as	Não aplicável.

Não.	Pedido de CNA	Análise do Conselho de Localização	Condição do Conselho de Localização
		preocupações da CNA sobre erosão e acesso ilegal.	
15	Realize testes regulares de qualidade da água de acordo com os critérios determinados pelo Departamento de Água da Cidade de Fall River, pelo Conselho de Água de Watuppa, pela Comissão de Conservação de Fall River e por quaisquer outros conselhos reguladores pertinentes.	O Conselho de Localização reconhece que o Departamento de Água da Cidade de Fall River já realiza testes regulares de qualidade da água em seu abastecimento e publica os resultados anualmente nos Relatórios de Confiança do Consumidor do Departamento de Água. Além disso, as empresas terão que obter uma Certificação individual de Qualidade da Água da Seção 401 da MassDEP antes de iniciar o trabalho no projeto.	Não aplicável.

Fonte: Resumo de Resposta da CNA nas páginas 3-4, com análise adicional da equipe do Conselho de Situação.

E. Custo

As empresas desenvolveram uma estimativa de custo de -25%/+25% para sua Rota Proposta com base na soma das estimativas de custo da linha de transmissão da National Grid e da Eversource para o Projeto (Exhs. EN-2, nas 4-25; EFSB-C-3). A estimativa de custo das empresas de -25%/+25% em dólares de 2021 é a seguinte:

Tabela 21: Projeto - estimativa de custo de 25%/+25% em dólares de 2021.

Elemento do Projeto	Estimativa de Custo (milhão)
Construção do trecho da National Grid da Nova Linha	\$13,9
Construção do trecho da Eversource da New Line	\$36,6
Trabalho em subestações em três subestações	\$2,2
Custo Total do Projeto	\$52,7

Fonte: Exh. EN-2, às 5-35.

Embora as empresas não tenham feito revisões nessa estimativa de custos desde que apresentaram a Petição em dezembro de 2021, esperavam que o projeto fosse entregue dentro do

intervalo da estimativa (Exh. EFSB-C-1; Tr. 1, págs. 38-39). As Empresas afirmaram que custos de construção mais precisos estariam disponíveis no processo de licitação (Tr. 1, págs. 39-40). O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização uma estimativa atualizada e certificada de custos do Projeto antes do início da construção. Além disso, o Conselho de Localização orienta as Empresas a apresentar relatórios semestrais de conformidade ao Conselho de Localização a partir de até 180 dias após o início da construção, que incluam custos projetados e reais de construção, além de explicações para quaisquer discrepâncias entre custos projetados, custos reais e datas de conclusão.

F. Confiabilidade

As empresas sustentam que a Nova Linha é confiável porque as tecnologias de transmissão aérea e subterrânea são ambas inerentemente confiáveis, e as empresas construiriam a linha de transmissão proposta para atender aos códigos e normas atuais (Resumo das Empresas nas páginas 73-74, citando a Exh. EN-2, 4-26). O Conselho de Localização reconhece que o projeto proposto, incluindo seus métodos de projeto e construção, é comparável a outros projetos de linhas de transmissão vistos e aprovados anteriormente pelo Conselho de Localização.

G. Conclusão sobre a Análise dos Impactos do Projeto

O Conselho de Localização é responsável por garantir que as instalações jurisdicionais aprovadas para construção no Estado atinjam um equilíbrio adequado entre impactos ambientais, confiabilidade e custo. G.L. c. 164, §§ 69H, 69J. Veja GCEP na página 206; Confiabilidade do Mid Cape a 87; Beverly-Salem aos 108. Com base na análise do registro, o Conselho de Localização conclui que as Empresas forneceram informações suficientes para permitir que o Conselho de Localização determine se o Projeto alcançou um equilíbrio adequado entre custo, confiabilidade e impactos ambientais. A CNA apresentou argumentos particulares sobre vários impactos ambientais potenciais do Projeto, notadamente impactos em espécies raras. Conforme descrito na Seção V, entre as opções de rotas candidatas, a Rota Proposta teve o segundo maior impacto ambiental natural, em grande parte devido aos recursos naturais que se cruzam com o Projeto ROW, apesar de ter obtido a melhor pontuação geral quando outros fatores são

considerados. Em resumo, o projeto teria impactos ambientais que poderiam ser evitados em certa medida pelo uso de opções alternativas de rota. O Conselho de Localização observa adicionalmente que a comparação dos impactos ambientais para as diferentes opções de rotas foi uma revisão administrativa, enquanto a Rota Proposta necessariamente recebeu uma revisão mais detalhada devido ao nível adicional de engenharia realizado pelas Empresas. No entanto, o custo da Rota Proposta é significativamente menor (aproximadamente um quarto) do que sua alternativa de pontuação mais próxima.

O Conselho de Localização já aprovou alternativas mais caras para benefícios adicionais ou impactos evitados. No entanto, ao aprovar rotas mais caras ou alternativas de projeto que ofereciam certas vantagens ambientais em casos anteriores, o Conselho de Localização nunca aceitou uma concessão no grau exigido neste processo – ou seja, quadruplicar o custo do Projeto. Veja Sudbury-Hudson; GCEP. Veja também Sudbury v. Energy Facilities Siting Board, 487 Mass. 737, 738 (2021) ("a obrigação do conselho é equilibrar a confiabilidade, o custo e o impacto ambiental de cada proposta que ele é apresentada. Nenhum fator é determinante, e o conselho tem ampla discricionariedade para equilibrar os fatores de caso para caso para cumprir seu mandato legal"). Este caso apresenta ao Conselho a triste realidade de que, diante de sua obrigação legal de minimizar tanto o custo quanto os impactos ambientais, mantendo um serviço confiável, um único projeto nem sempre oferece a mesma escolha ótima para alcançar ambos os objetivos. Neste caso, a balança penderá fortemente a favor do Projeto, dado o grande disparo de custos em comparação com as alternativas. Além disso, o registro mostra que a mitigação abrangente dos impactos ambientais do Projeto é abordada tanto pelos métodos de construção propostos pelas Empresas quanto pelas condições adicionais impostas pelo Conselho de Localização. O Conselho de Localização reconhece que as estimativas de custo do Projeto representam números desatualizados, em valores de 2021; no entanto, o Conselho de Localização conclui que o aumento do custo para a Rota Proposta seria comparável ao aumento dos custos para as outras Rotas Candidatas. Veja também East Eagle na página 80.

Em suma, o Conselho de Localização conclui que, com a implementação das condições especificadas e mitigação apresentadas acima, e o cumprimento de todos os requisitos locais, estaduais e federais aplicáveis, os impactos ambientais do Projeto seriam minimizados. Portanto,

o Conselho de Localização conclui que o Projeto, conforme proposto e utilizando a Rota Proposta, alcançaria um equilíbrio adequado entre preocupações ambientais conflitantes, bem como entre impactos ambientais, confiabilidade e custo.

VII. CONSISTÊNCIA COM AS POLÍTICAS DA COMUNIDADE

A. Padrão de Revisão

G.L. c. 164, § 69J exige que o Conselho de Localização determine se os planos para a construção das novas instalações do requerente são consistentes com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso e desenvolvimento de recursos, conforme adotadas pelo Estado. SouthCoast Wind a 166; GCEP em 206; Confiabilidade Mid Cape em 88; Beverly-Salem na 109.

B. Posição dos Partidos

As empresas afirmam que a construção e operação do projeto seriam totalmente consistentes com as políticas estaduais de energia, conforme articulado na Lei de Reestruturação de Concessionárias de Energia de 1997, St. 1997, c. 164 (a "Lei de Reestruturação"), na Lei das Comunidades Verdes, St 2008, c. 169, na Lei de Soluções para o Aquecimento Global, St 2008, c. 298 ("GWSA"), na Lei de Diversidade Energética, St 2016, c. 188, a Lei de Energia Limpa, St. 2018, c. 227, e Uma Lei que Cria um Roteiro de Próxima Geração para a Política Climática de Massachusetts St. 2021, c. 8, ("Lei do Roteiro") (Resumo das Empresas em 118-125; Exh. EN-2, nas páginas 6-1).⁵³

A CNA não abordou a questão da consistência com as políticas da Commonwealth em seus memorandos.

⁵³ A Lei do Clima de 2024, St. 2024, c. 239, e a Ordem Executiva 654 (16 de março de 2026) são políticas energéticas adicionais do Estado de Massachusetts que entraram em vigor após a conclusão dos relatos deste processo; portanto, essas políticas não foram consideradas pelas partes nem analisadas pelo Conselho de Localização neste processo.

1. Políticas de Saúde

As Empresas afirmam que a construção e operação do Projeto seriam consistentes com as políticas de saúde do Estado (Relatório das Empresas em 119; Exh. EN2, nas páginas 61 a 6-6). Em apoio a essa afirmação, as Empresas defendem que a Lei de Reestruturação "prevê que o serviço elétrico confiável é de extrema importância para a segurança, saúde e bem-estar dos cidadãos e da economia da Commonwealth" (Companies Brief na página 119, citando a Lei de Reestruturação, §1 (h) (aspas internas omitidas); Exh. EN-2, nas páginas 6-1). As empresas argumentam que o projeto fortaleceria a confiabilidade da rede: "o projeto aumentará a confiabilidade do sistema de transmissão de energia elétrica em SEMA-RI, permitindo que as empresas continuem a garantir a disponibilidade de um serviço elétrico suficiente e confiável para os cidadãos e empresas da Commonwealth e da região" (Resumo das Empresas em 119, citando Exh. EN-2, nas páginas 6-1).

2. Políticas de Proteção Ambiental

a. O Meio Ambiente Natural e as Emissões de GEE

As Empresas argumentam que o Projeto seria consistente com as políticas de proteção ambiental da Commonwealth (Resumo das Empresas em 120124; Exh. EN2, nas páginas 61 a 66). As empresas sustentam que o Projeto seria consistente com a Lei de Reestruturação que, segundo elas, exige que demonstrem que o Projeto minimiza os impactos ambientais em conformidade com a minimização dos custos de mitigação (Companies Brief na página 120, citando Exh. EN2). Em apoio, as Empresas fazem referência aos seus planos de mitigação conforme estabelecido na análise apresentada junto com a Petição do Conselho de Localização (Resumo das Empresas na página 120, citando Exh. EN2, p. 62). Na análise das Empresas, as Empresas afirmam que obterão todas as aprovações e permissões ambientais exigidas por agências federais, estaduais e locais e construirão e operarão o Projeto para cumprir totalmente as regulamentações federais, estaduais e municipais e as políticas ambientais aplicáveis (Exh. EN2, p. 62).

As empresas também afirmam que o desenvolvimento do Projeto seria consistente com os requisitos da MEPA (Resumo das Empresas em 120121). Segundo as empresas, o Secretário do Escritório Executivo de Energia e Assuntos Ambientais ("EEA") ("Secretário") emitiu um

Certificado em seu Formulário de Notificação Ambiental Expandida ("EENF") em 28 de dezembro de 2018 (Resumo das Empresas na página 120; veja também Expressão. EN5, p. 1, 2). Além disso, as Empresas afirmaram que, em 16 de agosto de 2023, o Secretário emitiu um Certificado sobre o Relatório Único de Impacto Ambiental ("SEIR") que haviam apresentado (Resumo das Empresas na página 121; Exh. EN5). As empresas sustentam que este Certificado determinou que o SEIR "cumpriu adequadamente e corretamente a MEPA" (Companies Brief na página 121, citando a Exh. EN5; Tr. 1, p. 44).

Além disso, as empresas afirmam que o projeto seria consistente tanto com a Lei das Comunidades Verdes (alterada pela St. 2012, c. 209, Lei Relacionada à Eletricidade com Preços Competitivos) quanto com a Lei de Diversidade Energética (Resumo das Empresas nas páginas 121-122; Exh. EN2, p. 64, 65). Um dos principais propósitos de ambas as leis, segundo as Empresas, é a promoção da energia renovável (Companies Brief nos 121-122; Exh. EN2, p. 64, 65). As empresas afirmam que o projeto seria consistente com essas leis porque criaria um sistema mais robusto que permitirá uma operação mais forte, eficiente e flexível da rede (Resumo das Empresas na página 121; Exh. EN2, p. 64). Segundo as Empresas, esse "sistema mais robusto" seria melhor capaz de acomodar diversos recursos energéticos que possam entrar em operação no futuro como resultado da Lei de Diversidade Energética (Resumo das Empresas na página 122; Exh. EN2, na página 65) e também facilitaria a interconexão da energia renovável (Resumo das Empresas na página 121; Exh. EN2, p. 64).

O "sistema mais robusto", argumentam as empresas, "estará melhor preparado para acomodar futuros projetos de energia limpa em grande escala que serão necessários para alcançar" as metas de redução de emissões estabelecidas pela GWSA (Resumo das Empresas na página 123; veja também Expressão. EN2, p. 64). Segundo as empresas, a GWSA inicialmente estabeleceu uma meta de redução de emissões de 25% abaixo dos níveis de 1990 até 2020 e 80% abaixo dos mesmos níveis até 2050 (Companies Brief na página 122, citando Exh. EN2, p. 64). Além disso, as empresas afirmam que a Secretária estabeleceu limites de emissões ainda mais rigorosos por meio de vários planos de energia limpa e clima que ela emitiu (Resumo das Empresas nos 122-123; Exh. EN2, p. 64). Portanto, as Empresas argumentam que o Projeto seria consistente com a GWSA (Relatório das Empresas em 122123; Exh. EN2, p. 65).

Além disso, as empresas argumentam que o projeto seria consistente com a Lei do Roteiro (Companies Brief nos 123, 124; Exh. EN2, p. 65). As Empresas afirmam que a Lei do Roteiro avança e amplia os objetivos da GWSA (Relatório das Empresas na página 123; Exh. EN2, p. 65). As empresas sustentam que faz isso, estabelecendo novas metas provisórias para redução de emissões e codificando o compromisso de redução das emissões a um nível não superior a 85% dos níveis de 1990 (Resumo das Empresas em 123; Exh. EN2, p. 65). As empresas argumentam que, ao facilitar o crescimento da energia limpa, o Projeto ajudaria a Commonwealth a alcançar suas ambiciosas metas de redução de emissões (Resumo das Empresas na página 123).

Por fim, o Companies Address Project, está em conformidade com a Lei de Energia Limpa (Companies Brief na página 123). Essa lei incentiva a criação de fontes adicionais de armazenamento de energia e de energia limpa (Companies Brief na página 123). Ao melhorar a confiabilidade do sistema de transmissão na área SEMA-RI, afirmam as Empresas, o Projeto ampliaria a capacidade das Empresas de acomodar novas unidades de armazenamento de energia, bem como outros recursos de energia limpa, como energia solar e eólica (Resumo das Empresas na página 123). Portanto, argumentam as empresas, o projeto seria consistente com a Lei de Energia Limpa (Resumo das Empresas na página 123).

b. Justiça Ambiental

As empresas argumentam que seu projeto é consistente com as disposições de justiça ambiental ("EJ") da Lei do Roteiro (Resumo das Empresas na página 123). As Empresas afirmam que a Lei do Roteiro contém várias disposições que aprimoram e codificam as políticas de EJ do Estado, incluindo oportunidades para participação significativa de pessoas em populações de EJ próximas a projetos propostos (Resumo das Empresas na página 123). As empresas afirmam que existem populações de EJ localizadas a menos de uma milha do Projeto, tanto em Acushnet quanto em Fall River, com base em critérios de "minorias e/ou renda" (Resumo das Empresas em 116; Exh. EN2, p. 534). Segundo as empresas, os únicos impactos significativos do projeto provavelmente serão causados pela construção (Companies Brief em 117; Exh. EN2, p. 534). Além disso, as Empresas afirmam que esses impactos seriam

temporários (ou seja, limitados à duração da construção), mínimos e mitigados (Resumo das Empresas na página 117; Exh. EN2, p. 534). As empresas também argumentam que as vantagens energéticas e ambientais do projeto, uma vez operacional, beneficiariam as populações de EJ (Relatório das Empresas na página 124).

Os regulamentos e protocolos da MEPA promulgados conforme a Lei do Roteiro entraram em vigor em 1º de janeiro de 2022,⁵⁴ após o protocolo das Petições e a emissão do EENF e do Certificado sobre o EENF (Exh. EN5, p. 1, 4). No entanto, as Empresas declararam que "estão comprometidas com os princípios contidos nos Protocolos de Justiça Ambiental da MEPA" e, portanto, "forneceram esta análise e informações sobre divulgação pública para garantir que as questões sejam abordadas, e que as populações de EJ e grupos comunitários tenham a oportunidade de participar da revisão ambiental do Projeto" (Exh. EN-4, p. 77). O SEIR das Empresas incluiu uma avaliação básica dos impactos de saúde pública e ambientais e discutiu o impacto potencial do Projeto nas populações de EJ (Exh. EN-5, p. 6). As Empresas também afirmaram que facilitaram a "participação significativa" ao notificar o Projeto e realizar jornadas abertas do Projeto para engajar os moradores em inglês, espanhol e português (Resumo das Empresas na página 124; Exh. EN2, p. 65). As empresas explicaram que identificaram o português e vários dialetos falados na região utilizando o EJ Mapper do EEA e consultando os interessados locais (Exh. EN-5, p. 6). As Companhias também forneceram notificação antecipada a uma lista de organizações comunitárias e tribos indígenas fornecida pela MEPA (Exh. EN-5, p. 6).

As Empresas estabeleceram um programa de extensão comunitária e pública que incluía oportunidades de educação e participação pública (Exh. EN-5, p. 6). As empresas também enviaram cartas e avisos do Projeto para reuniões comunitárias para os abutters a menos de 300 pés da borda do ROW do Projeto e a um quarto de milha das subestações (Exh. EN-5, p. 6). As Companhias também publicavam avisos para as reuniões públicas em jornais locais portugueses e ingleses e forneciam interpretação nessas reuniões (Exh. EN5, p. 7). As Companhias

⁵⁴ Veja <https://www.mass.gov/doc/mepa-public-involvement-protocol-for-environmental-justice-populations-effective-date-of-january-1-2022-rev-march-25-2026/download>.

traduziram seus sites e materiais para os dialetos espanhol, português e português (Expressão. EN-5, p. 7).

De acordo com a avaliação básica das empresas sobre os impactos na saúde pública, já existiam encargos "injustos ou injustos" que afetavam as populações de EJ identificadas na área do projeto (Exh. EN-5, p. 7). Usando a ferramenta EJ do Departamento de Saúde Pública,⁵⁵ as empresas identificaram Fall River e New Bedford como municípios que possuem populações de EJ com "critérios de saúde vulnerável EJ" para taxa de ataque cardíaco, níveis de chumbo no sangue infantil, baixas taxas de pesagem de nascimento e taxas de asma infantil (Exh. EN-5, p. 7). Acushnet e Dartmouth apresentaram populações com saúde vulnerável (critérios de EJ para Ataque Cardíaco (Exh. EN-5, p. 7). O SEIR das Empresas também identificou fontes existentes de poluição potencial dentro das populações de EJ identificadas usando a Ferramenta EJ (Exh. EN-5, p. 7). Além disso, o SEIR também descreveu indicadores ambientais monitorados através do "EJ Screen" da EPA dos EUA, uma ferramenta de mapeamento e triagem que utiliza dados nacionalmente consistentes⁵⁶ (Exh. EN-5, p. 7).

As empresas argumentam que o Projeto não resultaria em impactos adversos às populações de EJ (Exh. EN-5, p. 8). As empresas explicaram que nenhuma instalação proposta resultaria em emissões atmosféricas de longo prazo (Exh. EN-5, p. 8). As empresas acrescentaram que o projeto evitaria novos impactos nas populações de EJ ao se instalar dentro da ROW existente (Exh. EN-5, p. 8). As Empresas declararam que não haverá redução ou conversão de espaços públicos abertos, já que o Projeto será localizado dentro das Áreas de Serviço existentes das Empresas (Exh. EN-4, p. 77). Além disso, ao situar o Projeto dentro do ROW existente, as Empresas estão evitando ainda mais quaisquer novos impactos nas populações de EJ associados a novas perturbações/alterações de áreas anteriormente não

⁵⁵ A ferramenta EJ do Departamento de Saúde Pública de Massachusetts está disponível em: <https://matracking.ehs.state.ma.us/Environmental-Data/ej-vulnerable-health/environmental-justice.html>.

⁵⁶ A EPA dos EUA anteriormente hospedava a ferramenta EJ Screen em seu site, embora a ferramenta não esteja mais disponível pelo governo federal. Veja https://19january2021snapshot.epa.gov/ejscreen_.html.

desenvolvidas para um novo corredor de linhas de utilidade (Exh. EN-4, p. 77). Durante a fase de construção, a Empresa reconheceu que o Projeto pode apresentar aumentos intermitentes e localizados de ruído, poeira e emissões de veículos de construção e equipamentos relacionados (Exh. EN-5, p. 8). No entanto, as empresas se comprometeram a tomar medidas para minimizar e mitigar esses impactos temporários, conforme discutido na seção de mitigação acima (Exhs. EN-2, nas coordenadas 5-15, 5-30; EN-5, p. 18-19).

As empresas também observaram que o Projeto mitigaria problemas de transmissão na área do Projeto (Expressão. EN-5 às 8). As empresas afirmaram que o Projeto abordaria a determinação da ISO-NE de que é necessária capacidade adicional de transmissão dentro do Bolsão de Carga do Projeto (que inclui várias populações de EJ) (Exh. EN-5, p. 2). A Companhia observou que o projeto beneficiaria todas as comunidades do sudeste de Massachusetts (incluindo as populações EJ), pois resultará em um sistema de transmissão elétrica mais forte, vital para a segurança, proteção e prosperidade econômica da região (Exh. EN-4, p. 83).

3. Políticas de Uso e Desenvolvimento de Recursos

As empresas defendem que o Projeto seria consistente com as políticas de uso e desenvolvimento de recursos da Commonwealth (Relatório das Empresas nas páginas 124, 125; Exh. EN2, p. 66). Em particular, as empresas apontam para a política de Crescimento Inteligente/Energia Inteligente estabelecida pelo EEE em 2007 ("Política de Crescimento Inteligente e Energia") (Resumo das Empresas na página 124; Exh. EN2, p. 66). Esses princípios, afirmam as Empresas, incluem (1) apoiar a revitalização dos centros urbanos e bairros promovendo um desenvolvimento compacto, que conserve terras, proteja recursos históricos e integre usos; (2) incentivar a remediação e reutilização de locais, estruturas e infraestrutura existentes, em vez de novas construções em áreas não desenvolvidas; e (3) proteger terras ambientalmente sensíveis, recursos naturais, habitats críticos, áreas úmidas e recursos hídricos e paisagens culturais e históricas (Resumo das Empresas nas páginas 124, 125; Exh. EN-2, p. 6-6). Como o Projeto estaria localizado dentro das linhas de roda de transmissão elétrica existentes, as

empresas afirmam que ele seria consistente com esses princípios (Relatório das Empresas nos 124, 125; Exh. EN2, p. 66).

C. Análise e Descobertas

1. Consistência com as Políticas de Saúde

A Lei de Reestruturação destacou a importância fundamental do serviço elétrico confiável para a saúde pública ao declarar que "o serviço de eletricidade é essencial para a saúde e o bem-estar de todos os moradores do Estado" e que "o serviço elétrico confiável é de extrema importância para a segurança, saúde e bem-estar dos cidadãos e da economia do Estado." St. 1997, c. 164. Um projeto que aumente a confiabilidade do serviço elétrico também seria considerado contribuindo para a saúde dos cidadãos do Estado. GCEP em 213; Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 89; Beverly-Salem na 109. Na Seção V.D acima, o Conselho de Localização concluiu que o Projeto garantiria um fornecimento elétrico confiável para a Commonwealth. Portanto, o Conselho de Localização concluiu que os benefícios de confiabilidade do Projeto resultarão em benefícios de saúde para os residentes do estado. Assim, sujeito às mitigações e condições especificadas aqui, o Conselho de Localização concluiu que os planos das Empresas para a construção do Projeto seriam consistentes com as políticas de saúde atuais do Estado.

2. Consistência com as Leis, Regulamentos e Políticas Ambientais

a. Lei de Soluções para o Aquecimento Global e Atualizações

A GWSA, promulgada em agosto de 2008 e atualizada em 2016 e 2018, constitui um arcabouço legal abrangente para enfrentar as mudanças climáticas em Massachusetts. St. 2008, c. 298.⁵⁷ A GWSA exige que a Commonwealth reduza suas emissões de gases de efeito estufa

⁵⁷ G.L. c. 164, § 69J exige consistência com as políticas de proteção ambiental do Estado, mas não reconhece explicitamente políticas energéticas. No entanto, o Conselho de Localização cumpre seu mandato legal de garantir um fornecimento de energia confiável com impacto mínimo ao meio ambiente ao menor custo possível, dentro do contexto das políticas energéticas atuais da Commonwealth. G.L. c. 164, § 69H; veja também Projeto de Confiabilidade do Cabo Médio em 90, n.69; Beverly-Salem em 110 n.95.

("GEE") de 10 a 25% abaixo dos níveis de 1990 até 2020, e pelo menos 80% abaixo dos níveis de 1990 até 2050. G.L. c. 21N, §3(b). Esses requisitos foram fortalecidos e ampliados nos últimos anos.⁵⁸Além⁵⁹ disso, a GWSA também obriga as agências administrativas a considerar impactos razoavelmente previsíveis das mudanças climáticas e efeitos relacionados ao analisar pedidos de licença. G.L. c. 30, § 61.

Para implementar a GWSA, o Secretário emitiu dois documentos em 2020. Em 22 de abril de 2020, conforme a GWSA, o Secretário emitiu uma "Determinação do Limite Estadual de Emissões para 2050"⁶⁰ ("Determinação 2050"), que estabeleceu um nível "net zero" de emissões estaduais de gases de efeito estufa. A Determinação de 2050 definiu emissões líquidas zero como "[um] nível de emissões estaduais de gases de efeito estufa que é igual em quantidade à quantidade de dióxido de carbono ou seu equivalente que é removido da atmosfera e armazenado anualmente por, ou atribuível a, Commonwealth; desde que, no entanto, o nível de emissões em nenhum caso seja superior a um nível 85% abaixo do nível de 1990" (Determinação de 2050 em 1).

Em 30 de dezembro de 2020, o Secretário emitiu o "Roteiro de Descarbonização Massachusetts 2050"⁶¹ ("Roteiro 2050"). O Roteiro 2050 oferece ao Estado estratégias de curto e longo prazo para alcançar a meta de atingir emissões líquidas zero de GEE até 2050. A importância de infraestrutura adicional de transmissão elétrica para alcançar emissões líquidas zero de GEE de forma econômica é uma das principais conclusões do Roteiro 2050:

⁵⁸ O Conselho de Localização toma conhecimento administrativo das seguintes políticas do Estado: "Determinação do Limite Estadual de Emissões para 2050" datada de 22 de abril de 2020; "Roteiro de Descarbonização de Massachusetts 2050" datado de 30 de dezembro de 2020; e o "Plano de Energia Limpa e Clima para 2025 e 2030" datado de 30 de junho de 2022. 980 CMR 1.06(7).

⁵⁹ As disposições da GWSA foram atualizadas na Lei de Diversidade Energética e na Lei de Energia Limpa.

⁶⁰ Veja <https://www.mass.gov/doc/final-signed-letter-of-determination-for-2050-emissions-limit/download>.

⁶¹ Veja <https://www.mass.gov/doc/ma-2050-decarbonization-roadmap/download>.

"Transmissão adicional aumenta o acesso e a capacidade de compartilhar recursos adicionais de energia limpa de baixo custo em todo o Nordeste, reduzindo custos em geral" (2050 Roadmap em 15). O Roteiro 2050 ressalta a importância de manter e aprimorar a capacidade de transmissão em Massachusetts para fornecer um serviço econômico e confiável, além de facilitar o desenvolvimento e uso de recursos limpos e renováveis locais e regionais (Roteiro 2050 em 59, 65). Além disso, o Roteiro 2050 identifica a necessidade de aumentar a eletrificação para alcançar reduções profundas de emissões de GEE e prevê a ampla implantação de veículos elétricos no lugar de motores a gasolina e diesel, bem como sistemas eletrificados de aquecimento e água quente baseados em bomba de calor no lugar de fornos a gás e óleo, caldeiras e equipamentos de aquecimento de água (Roteiro 2050 na página 35, 44).

Em 26 de março de 2021, o governador Baker assinou a Lei do Roteiro, que atualiza os limites de emissões de GEE na GWSA de 2008, codifica o compromisso de Massachusetts de alcançar emissões líquidas zero em 2050 e autoriza o Secretário do EEE a estabelecer um limite de GEE baseado em uma redução de emissões de pelo menos 50% abaixo dos níveis de 1990 para 2030, e pelo menos 75% para 2040. G.L. c. 21N, § 4(h). Agindo de acordo com a Lei do Roteiro, o Secretário emitiu o Plano de Energia Limpa e Clima para 2025 e 2030⁶² ("2025-2030 CECP") em 30 de junho de 2022. Este documento atualizou as principais estratégias que a Commonwealth usará para alcançar a redução de 50% exigida por lei nas emissões de GEE abaixo dos níveis de 1990 até 2030. Por carta emitida simultaneamente ao CECP 2025-2030, o Secretário estabeleceu o limite estadual de emissões de GEE em 2025 em 33% abaixo dos níveis de 1990 e pelo menos 50% abaixo dos níveis de 1990 até 2030 (CECP 2025-2030 em 2). Como mencionado no CECP 2025-2030, a demanda por eletricidade no Estado deve aumentar significativamente até 2050 devido à ampla eletrificação dos serviços de construção e transporte (2025-2030 CECP em 62).

Essas políticas confirmam a importância de um sistema de transmissão robusto e confiável. O Conselho de Localização concluiu, na Seção III, supra, que a construção do Projeto

⁶² Veja <https://www.mass.gov/doc/clean-energy-and-climate-plan-for-2025-and-2030/download>.

criaria um sistema de transmissão mais robusto, que seria melhor capaz de acomodar futuros projetos de energia limpa em grande escala necessária para alcançar as metas de redução de emissões estabelecidas pela GWSA e estatutos e políticas relacionadas. O Conselho de Localização também conclui que, ao facilitar essas metas de redução de emissões, o Projeto teria um impacto benéfico nas mudanças climáticas. Portanto, o Conselho de Localização conclui que o Projeto seria consistente com as leis, regulamentos e políticas ambientais do Estado.

b. Consistência com a Política de Justiça Ambiental

A Lei do Roteiro exige a implementação dos princípios do EJ, "a distribuição equitativa de benefícios energéticos e ambientais e os encargos ambientais." St. 2021 c. 8 § 56; G.L. c. 30, § 62. A Lei do Roteiro alterou a Seção 62 do Capítulo 30 para definir benefícios ambientais como "o acesso a recursos naturais limpos, incluindo ar, recursos hídricos, espaços abertos, playgrounds construídos e outras instalações e espaços recreativos ao ar livre, fontes de energia renovável limpa, fiscalização ambiental, treinamento e financiamento distribuídos ou administrados pelo escritório executivo de energia e assuntos ambientais." A Lei do Roteiro também define encargos ambientais como "qualquer destruição, dano ou prejuízo de recursos naturais que não seja insignificante, resultante de causas intencionais ou razoavelmente previsíveis, incluindo, mas não se limitando a, mudanças climáticas, poluição do ar, poluição da água, descarte inadequado de esgoto, descarte de resíduos sólidos e outras substâncias nocivas, ruído excessivo, atividades que limitem o acesso a recursos naturais e instalações e locais recreativos ao ar livre construídos, remediação inadequada da poluição, redução dos níveis de água subterrânea, deterioração da qualidade da água, aumento de inundações ou fluxos de águas pluviais, e danos a cursos d'água interiores e corpos d'água, áreas úmidas, praias e águas marinhas, florestas, espaços abertos e playgrounds causados por operações industriais, comerciais ou governamentais privadas ou outras atividades que contaminam ou alteram a qualidade do meio ambiente e representam risco à saúde pública." St. 2021 c. 8 § 56; G.L. c. 30, § 62. O registro mostra que há populações de EJ a menos de uma milha da Linha de Lançamento do Projeto e das subestações.

A Política EJ de 2021, atualizada pela Lei do Roadmap, exige maior participação pública e análise aprimorada nos casos em que o Projeto está localizado a menos de uma milha de uma população de EJ e se um Projeto acionar certos limiares da MEPA (Política EJ em 11). A Política de EJ também exige maior participação ou análise pública nos casos em que o Projeto exceda o limite obrigatório de EIR para ar e esteja localizado a menos de cinco milhas de uma população de EJ. O Projeto não atende aos limites da MEPA nem ao limite do EIR para maior participação pública ou análise aprimorada (Exh. EN5, p. 8). O registro mostra que as Empresas forneceram acesso linguístico para populações limitadas com proficiência em inglês na área do Projeto, especificamente para aqueles que falam espanhol ou português. Como descrito acima, os procedimentos do Conselho de Localização também incluíam a prestação de serviços nessas línguas, em conformidade com o plano de acesso linguístico do Conselho. O Conselho de Localização conclui que a construção e operação do Projeto seriam consistentes com a Política da EJ.

O registro mostra que os regulamentos e protocolos da MEPA sobre EJ, desenvolvidos em resposta à Lei do Roteiro, foram finalizados após o ENF do Projeto e as Petições ao Conselho de Localização. Portanto, os requisitos dos protocolos da MEPA não eram aplicáveis ao Projeto e ao seu alcance público. O Conselho de Localização observa que o Escritório da MEPA havia divulgado protocolos provisórios antes de janeiro de 2022, mas que os protocolos só entraram em vigor após essa data. Ainda assim, as Empresas forneceram materiais responsivos às versões finais dos protocolos como parte de seu registro SEIR, incluindo uma avaliação básica dos impactos de saúde pública e ambientais.

Embora os protocolos da MEPA não sejam aplicáveis a este Projeto, o Conselho de Localização reconhece que as Empresas forneceram essas informações e as utilizaram para avaliar o Projeto em relação aos amplos requisitos de EJ da Lei do Roadmap. O registro mostra que existem encargos ambientais e impactos existentes na saúde pública na área do Projeto. No entanto, o projeto não contribuiria com impactos adicionais nas emissões atmosféricas durante a operação, e o uso do ROW existente reduz a criação de novos impactos para as populações locais de EJ. Além disso, o Conselho de Localização orienta as Empresas a utilizarem práticas de construção de acordo com os BMPs descritos nesta decisão, para minimizar os encargos

ambientais. O Conselho de Localização também conclui, nesta decisão, que os impactos ambientais seriam minimizados e mitigados. Veja a Seção VI.G. O registro também mostra que o Projeto contribuiria para melhorias na confiabilidade do sistema de transmissão, o que beneficiaria diretamente as populações de EJ ao redor ao evitar interrupções no Pocket de Carga do Projeto onde as populações de EJ estão localizadas. Veja a Seção III. Como mencionado acima, a confiabilidade constitui um benefício significativo à saúde. Projeto de Confiabilidade Mid Cape em 89; veja também, Beverly-Salem na página 109.

Portanto, o Conselho de Localização conclui que, no geral, o Projeto é consistente com uma distribuição equitativa dos benefícios energéticos e ambientais e dos encargos ambientais, bem como com os princípios do EJ articulados na Lei do Roteiro e na Política do EJ.

3. Consistência com as Políticas de Uso e Desenvolvimento de Recursos

A Política de Crescimento Inteligente e Energia estabeleceu os Princípios de Desenvolvimento Sustentável da Commonwealth. Esses princípios incluem (1) apoiar a revitalização dos centros urbanos e bairros promovendo um desenvolvimento compacto, que conserve terras, proteja recursos históricos e integre usos; (2) incentivar a remediação e reutilização de locais, estruturas e infraestrutura existentes, em vez de novas construções em áreas não desenvolvidas; e (3) proteger terras ambientalmente sensíveis, recursos naturais, habitats críticos, áreas úmidas e recursos hídricos, bem como paisagens culturais e históricas (Exh. EN2, p. 66). O projeto utilizaria ROWs de transmissão elétrica existentes, o que seria consistente com a política de reutilização de locais existentes (Exh. EN2, p. 41, 66). Portanto, o Conselho de Localização conclui que a construção do Projeto seria consistente com as políticas de uso e desenvolvimento de recursos da Commonwealth.

D. Conclusão

Sujeito às mitigações e condições especificadas estabelecidas nesta Decisão, o Conselho de Localização conclui que os planos das Empresas para a construção do Projeto ao longo da Rota Proposta seriam consistentes com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso e desenvolvimento de recursos adotadas pelo Estado.

VIII. ANÁLISE SOB G.L. C. 164, § 72

A Lei do Clima de 2024 entrou em vigor em 18 de fevereiro de 2025 e trouxe uma série de mudanças na jurisdição do Conselho de Localização. St. 2024, c. 239. Uma das mudanças foi transferir a jurisdição sobre a localização das linhas de transmissão sob o G.L. c. 164, § 72 ("Seção 72") do Departamento para o Conselho de Localização, com efeito a partir de 1º de março de 2026. St. 2024, c. 239, §§ 75, 139. Além disso, a Lei do Clima de 2024 limitou a aplicabilidade da Seção 72 a processos de desapropriação sob G.L. c. 79. St. 2024, c. 239, § 75. Portanto, em 1º de março de 2026, os provedores de transmissão não são mais obrigados a obter aprovação para construir "uma linha para transmissão de eletricidade para distribuição" conforme a Seção 72, exceto para aprovação de desapropriação. Id.

As Petições das Empresas neste processo incluem uma Petição da Seção 72, protocolada em 22 de dezembro de 2021, antes da promulgação ou data de vigência da Lei do Clima de 2024, e as alterações da Lei à Seção 72. As novas regulamentações que implementam o programa de Permissões Consolidadas se aplicam a projetos protocolados em 1º de julho de 2026 e depois, e, portanto, não se aplicam a este Projeto. Veja 980 CMR 13.00. Este projeto consiste em linhas de transmissão sobre as quais o Conselho de Localização continua sob jurisdição sob G.L. c. 164, § 69J. O Conselho de Localização mantém a obrigação, prevista nas Seções 69H e 69J, de garantir que este projeto seja necessário, que minimize custos e que evite, minimize e mitigue impactos ambientais, cumprindo substancialmente o escopo de uma revisão da Seção 72. Dada a mudança no escopo da Seção 72 e a jurisdição contínua do Conselho de Localização sobre o Projeto sob G.L. c. 164, § 69J, o Conselho de Localização conclui que não é necessário fazer conclusões sob a Seção 72 para este Projeto. Observamos que essa conclusão não se aplica a nenhum projeto protocolado antes da data de vigência da Lei do Clima de 2024 e que também não foram registrados sob G.L. c. 164, § 69J.

IX. CONSTATAÇÕES DA SEÇÃO 61

A MEPA determina que "[a]nção tomada por uma agência do Estado incluirá uma conclusão 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" e deverá considerar impactos razoavelmente previsíveis das mudanças climáticas, incluindo emissões adicionais de GEE e seus efeitos, como a previsão de elevação do nível do mar ("Achados da Seção 61"). G.L. c. 30, § 61. De acordo com 301 CMR 11.01(4)(c), As conclusões da Seção 61 são necessárias quando um EIR é submetido ao Secretário; e as conclusões da Seção 61 devem ser baseadas nesse EIR. Quando um EIR não foi exigido e o Secretário não exigiu revisão adicional, as Conclusões da Seção 61 não são necessárias. 301 CMR 11.01(4).

O Conselho de Localização geralmente não é obrigado a emitir decisões G.L. c. c. 30, § 61, em um G.L. c. 164, § 69J, procedência, pois as ações do Conselho de Localização estão isentas por lei da MEPA. G.L. c. 164, §69 I. No entanto, o Conselho de Localização cumpriu a MEPA no que diz respeito à revisão da Petição da Seção 72, onde a Petição da Seção 72 foi protocolada sob disposições legais implementadas pelo Departamento, porque o Departamento não está isento da MEPA. O Conselho de Localização observa que a Seção 72 agora está sob a jurisdição do Conselho de Localização, e não do Departamento. Como a revisão do Conselho de Localização neste procedimento está conforme o G.L. c. 164, § 69J, e não conforme a Seção 72, o Conselho de Localização não é obrigado a emitir as Conclusões da Seção 61 neste procedimento.

X. DECISÃO

O estatuto habilitante do Conselho de Localização orienta o Conselho de Localização a implementar as políticas energéticas contidas no G.L. c. 164, §§ 69H a 69Q, para fornecer um fornecimento de energia confiável para o Estado com o mínimo impacto ambiental ao menor custo possível. G.L. c. 164, § 69H. Assim, o solicitante deve obter aprovação do Conselho de Localização sob G.L. c. 164, § 69J, antes da construção de uma proposta de instalação de energia.

Na Seção III, acima, o Conselho de Localização conclui que o Projeto é necessário para confiabilidade, e que a necessidade é imediata.

Na Seção IV, acima, o Conselho de Localização conclui que o Projeto é superior às outras alternativas identificadas em relação a fornecer um fornecimento de energia confiável para a Commonwealth com impacto mínimo no meio ambiente ao menor custo possível.

Na Seção V, acima, o Conselho de Localização conclui que as Empresas demonstraram que examinaram uma gama razoável de alternativas práticas de localização e que suas instalações propostas estão localizadas em locais que minimizam os custos e os impactos ambientais, garantindo um fornecimento de eletricidade confiável.

Na Seção VI, acima, o Conselho de Localização conclui que o Projeto, conforme proposto e utilizando a Rota Proposta, alcançaria um equilíbrio adequado entre preocupações ambientais conflitantes, bem como entre impactos ambientais, confiabilidade e custo.

Na Seção VII, acima, o Conselho de Localização conclui que os planos das Empresas para a construção do Projeto ao longo da Rota Proposta seriam consistentes com as políticas atuais de saúde, proteção ambiental e uso de recursos e desenvolvimento adotadas pelo Estado.

Assim, o Conselho de Localização [aprova] conforme G.L. c. 164, § 69J, a Petição das Empresas para construir o Projeto utilizando a Rota Proposta, conforme descrito aqui, sujeita às seguintes Condições de A a P:

- A. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização o Plano de Divulgação pelo menos 60 dias antes do início da construção do projeto.
- B. O Conselho de Localização orienta as Empresas a enviarem ao Conselho de Localização uma cópia do Plano Final de Evitação e Proteção e, se houver, do Plano de Descobertas Pós-Revisão, assim que se tornarem publicamente disponíveis.
- C. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeter ao Conselho de Localização, pelo menos 60 dias antes do início da construção do Projeto, um relatório de qualquer remoção adicional de árvores, além dos 27,5 acres dentro da Faixa de Rota Proposta, bem como a remoção de árvores e árvores perigosas exigidas para a construção do Projeto, e as medidas de mitigação correspondentes para essa remoção de árvores. Além disso, as consultas da empresa com NHESP e USACE podem incluir o plantio de árvores em outros lugares.
- D. O Conselho de Localização determina, conforme especificado no Certificado SEIR, que as Empresas implementem as melhores práticas de mitigação florestal durante a remoção de árvores e vegetação, incluindo o uso de meios e métodos florestais específicos para o local para minimizar impactos ambientais.

- E. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização uma descrição da mitigação de replantio de árvores exigida pela NHESP e USACE, incluindo o local e a área onde o replantio ocorrerá, quando esses requisitos forem finalizados.
- F. O Conselho de Localização orienta as Empresas a cumprirem o requisito de gestão de águas pluviais e controle de erosão dos aproximadamente 6.524 pés lineares de novos ramais de acesso de estradas, conforme refletido no SWPPP do Projeto e no Plano de Erosão e Sedimentação do Solo.
- G. O Conselho de Localização orienta as Empresas a fornecer ao Conselho de Localização, pelo menos 60 dias antes do início da construção, a confirmação de que implementarão uma restrição de época do ano para a remoção de árvores para evitar uma "captura" do Eastern Whip-Poor-Will, incluindo uma carta de reconhecimento do NHESP.
- H. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização a aprovação do CMP, incluindo quaisquer condições impostas pelo NHESP e planos de proteção específicos para espécies, quando disponíveis.
- I. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeter ao Conselho de Localização um relatório das medidas finais de mitigação e dos BMPs para o loon-comum, a partir da consulta das Empresas com DFW e NHESP.
- J. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho o pacote de mitigação sem perda líquida de funções de áreas úmidas assim que ele estiver disponível.
- K. Para mitigar ainda mais o ruído da construção, o Conselho de Localização orienta as Empresas a limitar a construção ao horário das 7h às 17h. de segunda a sexta-feira e até as 9h às 17h aos sábados. Trabalhos que exigem maior duração contínua do que as horas normais de construção permitem, como despejamento de concreto e encordamento de linhas de transmissão, são isentos desse requisito. Se as Empresas anteciparem a necessidade de estender o trabalho de construção além das horas e dias acima mencionados, com exceção de circunstância de emergência em determinado dia que exija horários estendidos, o Conselho de Localização orienta as Empresas a buscar permissão por escrito da autoridade municipal relevante antes do início de tais trabalhos e a fornecer ao Conselho de Localização uma cópia dessa permissão. Se as Empresas e autoridades municipais não conseguirem chegar a um acordo sobre se tais horários de construção prorrogados devem ocorrer, as Empresas podem solicitar autorização prévia ao Conselho de Localização e deverão fornecer ao município relevante uma cópia de qualquer solicitação e autorização, caso concedidas.
- L. O Conselho de Localização orienta as Empresas a: (1) desenvolver, em consulta com municípios afetados e o MassDOT, TMPs para todos os pontos de acesso ROW, incluindo, mas não se limitando àqueles na Bell Rock Road, Yellow Hill Road, Copicut Road e Quanapoag Road na cidade de Fall River; e Apple Blossom

Lane e Main Street em Acushnet, Duchaine Boulevard em New Bedford e Flag Swamp Road em Dartmouth; e (2) enviar os TPTs finalizados pelo menos 60 dias antes do início da construção do projeto aos municípios afetados.

- M. O Conselho de Localização orienta as Empresas a, pelo menos 60 dias antes do início da construção do projeto, ou: (1) fornecer uma carta de confirmação do Departamento de Engenharia da Cidade de Fall River detalhando a idade, a classificação de carga de projeto e o estado atual do Bueiro, juntamente com quaisquer planos disponíveis conforme construídos, ou (2) fornecer uma avaliação estrutural independente de um engenheiro licenciado do Bueiro para determinar a integridade estrutural e a classificação de carga para confirmar que ele atende ao padrão H20. Além disso, o Conselho de Localização incentiva as empresas a apoiarem a cidade de Fall River na exploração de oportunidades de financiamento para melhorar o Bueiro, por exemplo, o Programa de Subsídio de Assistência Municipal para Substituição de Bueiros do estado.
- N. O Conselho de Localização orienta as Empresas a submeterem ao Conselho de Localização uma estimativa atualizada e certificada de custos do Projeto antes do início da construção.
- O. O Conselho de Localização orienta as Empresas a apresentarem relatórios semestrais de conformidade ao Conselho de Localização a partir de até 180 dias após o início da construção, que incluam custos projetados e reais de construção, além de explicações para quaisquer discrepâncias entre custos projetados, custos reais e datas de conclusão.
- P. O Conselho de Localização orienta as Empresas a utilizarem práticas de construção de acordo com os BMPs descritos nesta decisão, para minimizar os encargos ambientais.

Como as questões abordadas nesta Decisão relativas a esta instalação estão sujeitas a alterações ao longo do tempo, a construção do Projeto proposto deve ser iniciada dentro de três anos a partir da data da Decisão.

Além disso, o Conselho de Localização observa que as conclusões desta Decisão se baseiam no registro deste caso. Um proponente de projeto tem a obrigação absoluta de construir e operar sua instalação em conformidade com todos os aspectos de sua proposta apresentada ao Conselho de Localização. Portanto, o Conselho de Localização exige que as Empresas, e qualquer sucessor interessado, notifiquem o Conselho de Localização sobre quaisquer mudanças que não sejam pequenas variações na proposta, para que o Conselho de Localização possa decidir se investiga mais ou menos uma questão específica. As Empresas ou seus sucessores interessados são obrigados a fornecer ao Conselho de Localização informações suficientes sobre

as mudanças no Projeto proposto para permitir que o Conselho de Localização tome essas decisões.

O Secretário do Departamento deverá transmitir uma cópia desta Decisão ao Escritório Executivo de Energia e Assuntos Ambientais, e as Empresas deverão entregar uma cópia desta Decisão sobre os seguintes aspectos: (1) o Secretário da Prefeitura, o Administrador da Cidade, o Departamento de Obras Públicas, o Conselho de Apelações de Zoneamento e o Departamento de Construção da Cidade de Acushnet; (2) o Gabinete do Prefeito, o Secretário da Cidade, o Administrador da Cidade, o Conselho de Apelação de Zoneamento, o Departamento de Obras Públicas e a Comissão de Conservação da Cidade de Fall River; (3) o Secretário Municipal, o Administrador da Prefeitura, o Departamento de Obras Públicas, o Conselho de Apelações de Zoneamento e o Departamento de Construção da Cidade de Dartmouth; e (4) o Gabinete do Prefeito, o Secretário da Cidade, o Administrador da Cidade, o Conselho de Apelação de Zoneamento, o Departamento de Obras Públicas e a Comissão de Conservação da Cidade de New Bedford. As Empresas deverão certificar ao Secretário do Departamento dentro de dez dias úteis após a emissão que tal serviço foi realizado.

Connor C. Tarr

Connor C. Tarr, Presidente do Conselho
Conselho de Localização de Instalações de

Energia

Datado deste dia 10 de abril de 2026

[APROVADO] por votação [unânime] do Conselho de Localização de Instalações de Energia em sua reunião de 21 de abril de 2026, pelos membros presentes e votantes. Votando a favor da Decisão Final conforme alterada: Rebecca L. Tepper, Secretária de Energia e Assuntos Ambientais e Presidente do Conselho de Localização de Instalações de Energia; Jeremy McDiarmid, Chefe do Departamento de Serviços Públicos; Elizabeth Mahony, Comissária do Departamento de Recursos Energéticos; Bonnie Heiple, Comissária do Departamento de Proteção Ambiental; Douglas Gutro, Diretor do Escritório Regulador de Permissões e representante de Eric Paley, Secretário do Escritório Executivo de Desenvolvimento Econômico; Thomas O'Shea, Comissário do Departamento de Pesca e Caça; Dr. Robert Goldstein, Comissário do Departamento de Saúde Pública; e Joseph C. Bonfiglio, Membro Público.

Rebecca Tepper, Presidente
Conselho de Localização de Instalações de

Energia

Datado deste []º dia de abril de 2026

Recurso sobre questões jurídicas de qualquer decisão final, ordem ou decisão do Conselho de Localização pode ser levado ao Supremo Tribunal Judicial por uma parte lesada de interesse por meio do protocolo de uma petição por escrito solicitando que a ordem do Conselho de Localização seja modificada ou anulada, total ou parcialmente. Tal petição de recurso deve ser apresentada ao Conselho de Localização dentro de vinte dias após a data de notificação da decisão, ordem ou decisão do Conselho de Localização, ou dentro do prazo adicional que o Conselho de Localização permitir, mediante solicitação apresentada antes do término dos vinte dias após a data de notificação da referida decisão, ordem ou decisão. Dentro de dez dias após o protocolo da petição, a parte apelante deverá apresentar o recurso no Supremo Tribunal Judicial sediado no Condado de Suffolk, apresentando uma cópia junto ao escrivão do referido tribunal. Massachusetts G.L., Capítulo 25, Seção 5; G.L. Capítulo 164, Seção 69P.