

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

---

Petición de NSTAR Electric Company d/b/a )  
Eversource Energy y New England Power )  
Company d/b/a National Grid para la aprobación )  
para construir, operar y mantener una nueva línea ) EFSB 21-04  
de transmisión de 115 kV en Acushnet, New )  
Bedford, Dartmouth y Fall River, Massachusetts )  
conforme a G.L. c. 164, §69J )  
)

---

Petición de NSTAR Electric Company d/b/a )  
Eversource Energy y New England Power )  
Company d/b/a National Grid para la aprobación )  
para construir, operar y mantener una nueva línea ) D.P.U. 21-149  
de transmisión de 115 kV en Acushnet, New )  
Bedford, Dartmouth y Fall River, Massachusetts, )  
conforme a G.L. c. 164, § 72 )  
)

**BORRADOR DECISIÓN PROVISIONAL**

Sobre la decisión:

Brian T. Wilmer  
Caleb T. Cheng  
Yonathan Mengesha

Presidente de la Presidencia  
Connor C. Tarr  
10 de abril de 2026

*La Junta de Ubicación traduce materiales a otros idiomas para ayudar a personas con dominio limitado del inglés. La Junta de Ubicación ha intentado razonablemente proporcionar una traducción precisa del material original, pero debido a las sutilezas en la traducción a un idioma extranjero, pueden existir pequeñas diferencias. Aunque la Junta de Ubicación ha proporcionado versiones traducidas, la versión en inglés es la versión oficial de la decisión de la Junta de Ubicación.*

**APARICIONES:**

David S. Rosenzweig, Esq.  
Michael J. Koehler, Esq.  
Keegan Werlin LLP  
One Cranberry Hill, Suite 304 Lexington, MA 02421  
A FAVOR: New England Power Company d/b/a  
Cuadrícula Nacional  
Peticionario  
Y:  
NSTAR Electric Company d/b/a  
Eversource Energy  
Peticionario

Marisa L. Pizzi, Esq.  
National Grid USA Service Company, Inc.  
d/b/a National Grid  
40 Sylvan Road  
Waltham, MA 02451  
A FAVOR: New England Power Company d/b/a  
Cuadrícula Nacional  
Peticionario

Sarah Riley, Presidenta  
Asociación de Vecinos de Copicut  
1679 Copicut Road  
Fall River, MA 02747  
*Pro Se*  
Interviniente

## ÍNDICE

Abreviaturas .....	v
RESUMEN DE LA DECISIÓN FINAL .....	xi
I. Introducción .....	1
A. Descripción del proyecto propuesto.....	1
B. Historia procesal .....	3
II. Jurisdicción .....	7
III. Necesidad del proyecto propuesto .....	9
A. Estándar de revisión.....	9
B. Descripción de la necesidad del proyecto por parte de las empresas .....	10
1. Propósito del proyecto .....	10
2. Evaluaciones de necesidades ISO-NE .....	11
3. Análisis adicional de necesidades de Eversource y National Grid.....	19
C. Posiciones de los partidos .....	23
D. Análisis y hallazgos sobre la necesidad .....	23
IV. Enfoques alternativos para satisfacer la necesidad identificada .....	26
A. Estándar de revisión.....	26
B. Análisis de las empresas sobre enfoques alternativos para satisfacer las necesidades	27
1. Proyecto Propuesto y Componentes Relacionados.....	27
2. Alternativa sin acción .....	28
3. Alternativas de transmisión.....	28
4. Alternativas no relacionadas con la transmisión.....	35
C. Análisis y hallazgos sobre enfoques alternativos.....	38
V. Selección de rutas .....	39
A. Estándar de revisión.....	39
B. Enfoque de las empresas para la selección de rutas.....	40
1. Definición del área de estudio de rutas y establecimiento de criterios de selección de rutas .....	40
2. Identificación del Universo de Rutas.....	42
3. Filtrado de rutas potenciales y reducción a una lista de rutas candidatas .	43
4. Ponderación y puntuación de rutas candidatas .....	46
5. Selección de una ruta propuesta.....	50
C. Diversidad geográfica .....	51
D. Análisis y hallazgos sobre la selección de rutas .....	51
VI. Análisis de los impactos del proyecto.....	53

A.	Estándar de revisión.....	53
B.	Descripción de los elementos del proyecto.....	54
	1. Nueva línea de transmisión.....	54
	2. Trabajos en subestaciones.....	55
C.	Descripción general de la construcción del proyecto .....	55
	1. Línea de transmisión aérea.....	55
	2. Línea de transmisión subterránea.....	60
	3. Horario y horario de obras de construcción .....	61
D.	Impactos en el proyecto .....	62
	1. Usos del suelo y recursos basados en la tierra .....	62
	2. Recursos hídricos y humedales .....	89
	3. Ruido.....	96
	4. Visual .....	99
	5. Aire .....	103
	6. Tráfico.....	104
	7. Residuos peligrosos y seguridad.....	111
	8. EMF .....	115
	9. Solicitudes de CNA a las empresas .....	119
E.	Coste .....	124
F.	Fiabilidad .....	125
G.	Conclusión sobre el análisis de impactos de proyectos .....	125
VII.	Coherencia con las políticas de la Commonwealth .....	127
A.	Estándar de revisión.....	127
B.	Posición de los partidos .....	127
	1. Políticas de salud.....	128
	2. Políticas de Protección Ambiental .....	128
	3. Políticas de Uso y Desarrollo de Recursos .....	134
C.	Análisis y hallazgos .....	134
	1. Coherencia con las políticas sanitarias .....	134
	2. Conformidad con las Leyes, Regulaciones y Políticas Medioambientales .....	135
	3. Consistencia con las políticas de uso y desarrollo de recursos .....	140
D.	Conclusión .....	140
VIII.	Análisis bajo G.L. c. 164, § 72 .....	140
IX.	Conclusiones de la Sección 61.....	141
X.	Decisión .....	142

### Abreviaturas

CECP 2025-2030	Plan de Energía Limpia y Clima para 2025 y 2030
Evaluación de Necesidades 2026	Evaluación de necesidades de transmisión por ISO-NE del sistema de transmisión que sirve al sureste de Massachusetts-Rhode Island hasta 2026, realizada en 2016
2029 Necesita actualización	Actualización de evaluación de necesidades del sureste de Massachusetts y Rhode Island en 2029, publicado en 2020
Determinación 2050	Determinación del límite estatal de emisiones para 2050
Hoja de ruta 2050	Hoja de ruta de descarbonización de Massachusetts 2050
AC	Corriente alterna
ACECs	Áreas de Preocupación Ambiental Crítica
BESS	Sistema de almacenamiento de energía en baterías
<u>Beverly-Salem</u>	<u>New England Power Company d/b/a National Grid</u> , EFSB 19-04/D.P.U. 19-77/19-78 (2021)
BMPs	Mejores prácticas de gestión
BPS	Sistema de Potencia Masiva
<u>Braintree</u>	<u>Junta de Planificación de Braintree contra Departamento de Servicios Públicos</u> , 420 Mass. 22 (1995)
BRI	Instituto de Investigación de la Biodiversidad
Rutas de los candidatos	siete opciones de ruta, incluyendo la Ruta Propuesta
Informe CELT	Informe de Capacidad, Energía, Cargas y Transmisión, por ISO-NE
CLLs	Niveles críticos de carga
CMP	Permiso de conservación y gestión
CNA	Asociación de Vecinos de Copicut
<u>Colonial 2016</u>	<u>Compañía de Gas Colonial d/b/a Red Nacional</u> , EFSB 1601 (2016)
<u>Colonial 2019</u>	<u>Compañía de Gas Colonial d/b/a Red Nacional</u> , EFSB 18-01/D.P.U. 1830 (2019)
Empresas	Eversource y National Grid
Previsión de las empresas	previsión que combinaba las previsiones internas de las compañías para subestaciones dentro del Bolsillo de Carga
Alcantarilla	alcantarilla en Quanapoag Road sobre el río Copicut
CVP	Charcas Estacionales Certificadas

dBa	Decibeles ponderados en A
DCR	Departamento de Conservación y Recreación de Massachusetts
DCTs	Torres de doble circuito
Departamento	Departamento de Servicios Públicos de Massachusetts
DFW	División de Pesca y Vida Silvestre de Massachusetts
<u>East Eagle</u>	<u>NSTAR Electric Company (licenciada en Eversource Energy),</u> EFSB 14-04/D.P.U. 14-153/14-154 (2017)
EE	Eficiencia energética
EEE	(Massachusetts) Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales
EENF	Formulario ampliado de notificación ambiental, MEPA
EFSB	Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de Massachusetts
EIR	Informe de impacto ambiental, MEPA
EJ	Justicia ambiental
Política de EJ	Política de Justicia Ambiental de la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Medioambientales, fechada el 24 de junio de 2021
Protocolos EJ	Protocolo de Participación Pública de la MEPA para las Poblaciones de Justicia Ambiental
EMF	Campos eléctricos y magnéticos
Eversource	NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy (co-peticionario)
FRPD	Departamento de Policía de Fall River
<u>GCEP</u>	<u>NSTAR Electric Company (licenciada en Eversource Energy),</u> EFSB 22-03/D.P.U. 22-21 (2024)
GEI	Gases de efecto invernadero
Política de GEI Invernadero de la MEPA	Política y Protocolo de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de la MEPA
SIG	Sistema de Información Geográfica
G.L. c.	Capítulo de Leyes Generales de Massachusetts
GWSA	Ley de Soluciones para el Calentamiento Global, St. 2028, c. 298
HDD	Perforación direccional horizontal
Hz	Hertz
ICES	Comisión Internacional de Seguridad Electromagnética

ICNIRP Ionizante	Comisión Internacional de Protección contra la Radiación No Ionizante
ISO-NE	Operador Independiente de Sistema de Nueva Inglaterra
kV	kilovoltios
kV/m	kilovoltios por metro
LSP	Profesional de Sitio con Licencia
MassDEP	Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts
MassDOT	Departamento de Transporte de Massachusetts
MassGIS	Sistema de Información Geográfica de Massachusetts
MEPA	Ley de Política Ambiental de Massachusetts
MESA	Ley de Especies en Peligro de Extinción de Massachusetts
mG	Milligauss
MHC	Comisión Histórica de Massachusetts
<u>Fiabilidad en Mid Cape</u>	<u>NSTAR Electric Company (licenciada en Eversource Energy), EFSB 19-06/D.P.U. 19 142/19 143 (2022)</u>
MVA	Megavoltios-amperios
MW	megavatios
MWh	Megavatios-hora
N-1	Primera contingencia, la pérdida del elemento del sistema eléctrico (una instalación de generación o transmisión) con mayor impacto en la fiabilidad del sistema
N-1-1	segunda contingencia, la pérdida de un elemento de poder adicional tras una primera contingencia, que tiene el mayor impacto en el sistema
Cuadrícula Nacional	New England Power Company d/b/a National Grid (competicionario)
NERC	Corporación de Confiabilidad Eléctrica de América del Norte
Nueva línea	Una línea de transmisión eléctrica aérea de aproximadamente 12,5 millas de 115 kV entre el Industrial Park Tap de Eversource en Acushnet y la subestación Bell Rock de National Grid en Fall River
NHESP	Programa de Especies en Peligro de Patrimonio Natural
Aviso	Aviso de Adjudicación y Audiencia de Comentarios Públicos
NPCC	Consejo Coordinador de Energía del Noreste

NPDES	Sistema Nacional de Eliminación de Vertidos de Contaminantes
NTAs	Alternativas no transmisiones
OHM	Petróleo y materiales peligrosos
ORWs	Aguas de Recursos Sobresalientes
OSHA	Administración de Seguridad y Salud Ocupacional de EE. UU.
Plan de Divulgación	Plan de Alcance Comunitario de la Construcción
CAMARADA	Laboratorio Público de Arqueología
Peticiones	Petición de la Junta de Empresas Ubicadas y Petición de la Sección 72
Procedimiento PP-3	Procedimiento de Planificación ISO n° 3, "Normas de fiabilidad para las instalaciones de transmisión en piscina del área de Nueva Inglaterra"
Proyecto	Nuevos trabajos en línea y subestación, conocidos como el Proyecto de Fiabilidad de Acushnet a Fall River
Bolsillo de carga del proyecto	El bolsillo de carga relacionado con el Proyecto incluye Acushnet, Dartmouth, Fairhaven, Fall River, Freetown, Marion, Mattapoisett, New Bedford, Rochester y Westport en Massachusetts, y Jamestown, Little Compton, Middletown, Newport, Portsmouth y Tiverton en Rhode Island
Ruta propuesta	Ruta propuesta por las compañías para la Nueva Línea, completamente dentro de las ROWs existentes de las compañías, conocida como Ruta 1
Área de estudio de ruta propuesta	Área dentro de la Ruta Propuesta y dentro de los límites de la Ruta Propuesta
PSC	Corporación de Servicios Públicos
PV	Fotovoltaica
Ley de Reestructuración	Ley relativa a la reestructuración de la industria eléctrica en la Commonwealth, regulando la provisión de electricidad y otros servicios, y promoviendo protecciones mejoradas al consumidor en la misma, St. 1997, c. 164 (Ley de Reestructuración de la Industria Eléctrica de 1997)
Ley de Hoja de Ruta	Ley que crea una hoja de ruta de próxima generación para la política climática de Massachusetts, St. 2021, c. 8
Área de estudio de enrutamiento	tierras dentro de los siguientes límites geográficos: (1) Corredor del Gasoducto de Enbridge al norte; (2) la Ruta de

	Autopista 65 de EE. UU. al sur; (3) la subestación Bell Rock al oeste; y (4) Parque Industrial Tap al este
FILA	Derecho de paso
RSP	Plan del Sistema Regional
<u>Salva la Bahía</u>	<u>Save the Bay contra Departamento de Servicios Públicos, 366 Mass. 667 (1975)</u>
Secretario	Secretario de la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales
Conclusiones de la Sección 61	G.L. c. 30, § 61
Sección 106	36 CFR, Parte 800
Petición de la Sección 72	Petición de las sociedades conforme a G.L. c. 164, § 72
SEIR	Informe Único de Impacto Ambiental, MEPA
SEMA-RI	Sureste de Massachusetts-Rhode Island
SF6	Hexafluoruro de azufre
Junta de Ubicación Massachusetts	Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de
Petición de la Junta de Ubicación 69J	Petición de las empresas conforme a G.L. c. 164, § 69J
Crecimiento inteligente y establecida por el EEA en Política Energética	Política de Crecimiento Inteligente/Energía Inteligente 2007
<u>Somerset-Fall River</u>	<u>New England Power Company d/b/a National Grid, D.P.U. 22-95 (2026)</u>
Viento de la Costa Sur	<u>SouthCoast Wind Energy LLC, EFSB 22-04/D.P.U. 22-67/22-68 (2024)</u>
<u>Stoughton-Boston</u>	<u>Boston Edison Company d/b/a NSTAR Electric, EFSB 04-1/D.P.U. 04-5/04-6 (2005)</u>
Área de estudio	El área geográfica considerada para posibles rutas de la Nueva Línea
Trabajos en subestaciones	mejoras de protección y control, incluyendo la instalación de una trampa de ondas y un sintonizador de línea, en la subestación Bell Rock en Fall River, la subestación Tremont en Wareham y la subestación Acushnet
<u>Sudbury-Hudson</u>	<u>NSTAR Electric Company (licenciada en Eversource Energy), EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83 (2019)</u>
SWPPP	Plan de Prevención de la Contaminación de Aguas Pluviales

TMP	Plan de Gestión del Tráfico
<u>Ciudad de Sudbury</u>	<u>Ayuntamiento de Sudbury contra la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas</u> , 487 Mass. 737 (2021)
<u>Ciudad de Truro</u>	<u>Municipio de Truro contra Departamento de Servicios Públicos</u> , 365 Mass. 407 (1974)
USACE	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos
USEPA	Agencia de Protección Ambiental de EE. UU.
USFWS	Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos
USGS	Servicio Geológico de los Estados Unidos
<u>Walpole-Holbrook</u>	<u>NSTAR Electric Company (licenciada en Eversource Energy)</u> , EFSB 14-2/D.P.U. 14-73/14-74 (2017)
OMS	Organización Mundial de la Salud
<u>Woburn-Wakefield</u>	<u>NSTAR Electric Company (licenciada en Eversource Energy)</u> , EFSB 15-04/D.P.U. 15-140/15-141 (2018)
WPA	Área de Protección de la Cabeza de Pozo

## RESUMEN DE LA DECISIÓN FINAL

El Proyecto de Fiabilidad de Acushnet a Fall River (el "Proyecto") es propuesto conjuntamente por NSTAR Electric Company (b/b/a) de Eversource Energy y New England Power Company (d/b/a National Grid (las "Empresas"). El proyecto consiste en la construcción de una línea de transmisión eléctrica de aproximadamente 12,1 millas, principalmente aérea, de 115 kilovoltios a lo largo de un derecho de paso existente entre la entrada del parque industrial de Eversource en Acushnet y la subestación Bell Rock de National Grid en Fall River, Massachusetts. Se espera que el proyecto cueste aproximadamente 52,7 millones de dólares en 2021. La Decisión Provisional recomienda la aprobación del Proyecto, con condiciones.

La Decisión Tentativa determina que el Proyecto es necesario para abordar tanto las deficiencias térmicas como las de tensión en el sistema de transmisión que podrían provocar cortes generalizados en 16 municipios del sureste de Massachusetts y Rhode Island bajo diversos escenarios de contingencia evaluados según procedimientos y normas establecidas de planificación del sistema. Las Compañías realizaron un examen detallado de siete rutas candidatas y seleccionaron la Ruta Propuesta principalmente por su coste, que era aproximadamente una cuarta parte, o menos, del de las otras rutas evaluadas. Las Empresas también evaluaron otros tipos de soluciones de transmisión y alternativas no relacionadas con la transmisión (como la generación y el almacenamiento de energía), que la Decisión Tentativa determina que eran inviables o inferiores al Proyecto en términos de coste, fiabilidad o impactos medioambientales.

El proyecto se ubicaría dentro de un derecho de paso existente en una línea de transmisión, lo que ayuda a limitar los impactos asociados a la construcción del proyecto. La construcción del proyecto en el ROW requeriría la conversión permanente de aproximadamente 27,5 acres de tierras altas boscosas en tierras arbustivas, o de praderas y humedales forestales existentes a matorrales-arbustos o humedales emergentes. Las Compañías aplicarían Mejores Prácticas de Gestión durante la construcción para limitar los impactos cerca de recursos ambientalmente sensibles, como humedales y áreas de hábitat. El proyecto tiene el potencial de generar impactos en especies incluidas en la lista estatal, para lo cual las Empresas desarrollarían planes de protección específicos para cada especie y medidas de mitigación en consulta con el Programa de Patrimonio Natural y Especies en Peligro y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. El proyecto resultaría en cambios mínimos en los niveles de campo magnético a lo largo del borde del derecho de vía, con disminuciones esperadas en muchos lugares. El Certificado emitido para el Informe Único de Impacto Ambiental del Proyecto concluyó que el proyecto "cumplió adecuadamente y correctamente con la MEPA y sus normativas de implementación."

La Decisión Provisional determina que el proyecto sería coherente con las políticas actuales de salud, protección medioambiental y uso y desarrollo de recursos del Estado, y beneficiaría a todos los residentes de las zonas afectadas, incluidas las poblaciones de trabajadores de la Ley E, al aumentar la fiabilidad del servicio eléctrico y prevenir la posibilidad de cortes relacionados con la transmisión. La Decisión Provisional recomienda la aprobación del proyecto, con

condiciones, para garantizar un suministro energético fiable, con un impacto mínimo en el medio ambiente y al menor coste posible.

De conformidad con G.L. c. c. 164, § 69J, la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas de Massachusetts ("Junta de Ubicación") por la presente [aprueba], sujeta a las condiciones establecidas a continuación, la Petición de NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy y New England Power Company d/b/a National Grid para construir, operar y mantener una línea de transmisión de 115 kilovoltios entre Acushnet y Fall River, Massachusetts.

## I. INTRODUCCIÓN

### A. Descripción del proyecto propuesto

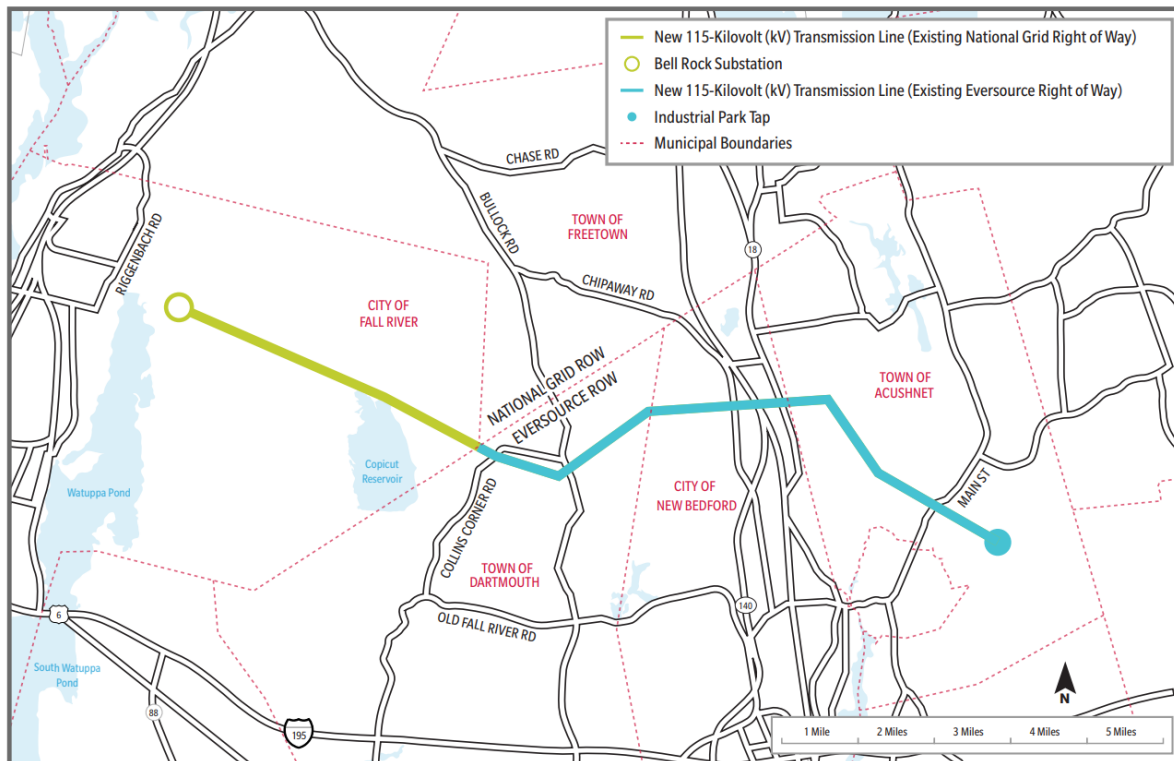
NSTAR Electric Company, d/b/a Eversource Energy ("Eversource") y New England Power Company, d/b/a National Grid ("National Grid") (juntas, las "Empresas") proponen construir, operar y mantener una línea de transmisión eléctrica de aproximadamente 12,1 millas, principalmente aérea, de 115 kilovoltios ("kV") a lo largo de los derechos de vía existentes ("ROW") entre la entrada del parque industrial de Eversource en Acushnet y la subestación Bell Rock de National Grid en Fall River, Massachusetts (la "Nueva Línea") (Exposición EN1, en 1). La Nueva Línea es una extensión de la Línea 114, una línea de transmisión existente de aproximadamente 16 millas y 115 kV que actualmente circula entre las subestaciones Tremont y Acushnet de Eversource (Exh. EN-2, en 1-1 n.1).

Un tramo de 7,9 millas de la New Line, situado en Acushnet, New Bedford y Dartmouth, sería propiedad y estaría operado por Eversource; National Grid sería propietaria y operaría un tramo de 4,2 millas de la New Line situado en Fall River (Exh. EN1, en 1 n.1). Aunque la mayor parte de la Nueva Línea sería aérea, dos pequeños tramos, con un total de aproximadamente 600 pies lineales, pasarían por tierra para evitar múltiples cruces de líneas aéreas en el Industrial Park Tap en Acushnet y la estación de maniobras High Hill en Dartmouth (Exh. EN2, en 13).

Con la construcción de la Nueva Línea, National Grid también llevará a cabo mejoras de protección y control, incluyendo la instalación de una trampa de ondas y un sintonizador de

línea,<sup>1</sup> en la Subestación Bell Rock para completar la terminación de la Nueva Línea; Eversource mejoraría el equipo de protección y control en su Subestación Tremont en Wareham y en su Subestación Acushnet en Acushnet (colectivamente, el "Trabajo de Subestaciones") (Exh. EN1, en 1-2). La nueva línea, junto con el trabajo de subestación, comprende el "Proyecto de Fiabilidad de Acushnet a Fall River" (el "Proyecto"). Se espera que el proyecto cueste aproximadamente 52,7 millones de dólares en dólares de 2021 (Exh. EN-2, en 1-5, 4-25). Véase también la Sección VI.E, *infra*.

**Figura 1: Mapa de la ruta propuesta.**



Fuente: Aviso de Adjudicación y Audiencia de Comentarios Públicos, Fig. 1.

<sup>1</sup> Una trampa de línea (también conocida como trampa de onda) es una bobina inductiva conectada a una línea de transmisión en cada uno de sus terminales para bloquear la señal portadora de la línea eléctrica y evitar que viaje más allá de la línea de transmisión asociada, evitando así la pérdida de señal (Exh. EFSBG-10). Un sintonizador de línea es un dispositivo electrónico de bajo voltaje que se utiliza para optimizar la intensidad de la señal portadora de la línea eléctrica (Exh. EFSB-G-10).

B. Historia procesal

El 22 de diciembre de 2021, las empresas presentaron peticiones para: (1) la aprobación de la Junta de Ubicación para construir el proyecto conforme a G.L. c. 164, § 69J ("Petición de Ubicación de la Junta") (Éx. EN-1); y (2) aprobación del Departamento de Servicios Públicos ("Departamento") para construir el proyecto conforme a G.L. c. 164, § 72 ("Petición de la Sección 72") (Exh. EN-3) (en conjunto, las "Peticiones"). La petición de la Junta de Ubicación se registró como EFSB 2104 y la Petición de la Sección 72 como D.P.U. 21149. El 6 de enero de 2022, el Presidente del Departamento remitió la Petición de la Sección 72 a la Junta de Ubicación para su consolidación y revisión junto con la Petición de la Junta de Ubicación conforme a G.L. c. 164, § H(2), y registró el procedimiento como EFSB 2104/D.P.U. 21149. La Junta de Localización llevó a cabo un único procedimiento adjudicatorio y elaboró un único registro probatorio para las Peticiones.

El 29 de marzo de 2022, la Junta de Ubicación emitió un Aviso de Adjudicación y una Audiencia de Comentarios Públicos ("Aviso"), fijando una fecha para la audiencia pública para el 25 de abril de 2022. La Junta de Ubicaciones ordenó a las compañías traducir el aviso al español, criollo caboverdiano y portugués (Exh. EN6, en 1-2). Según las indicaciones de la Junta de Ubicación, las Compañías publicaron el Aviso: (1) en inglés en las ediciones del Standard-Times del 11 y 18 de abril de 2022; (2) en español en las ediciones del 7 y 14 de abril de 2022 de El Mundo; (3) en portugués e inglés en las ediciones del 13 de abril de 2022 y del 18 de abril de 2022 de The Fall River Herald; y (4) en portugués en las ediciones del 6 de abril de 2022, 13 y 20 de abril de 2022 del Portuguese Times (Exposición EN7, en 1).

De las oficinas de tasadores en los municipios de Acushnet, Dartmouth, New Bedford, Fall River y Wareham, las compañías obtuvieron listas abutters que contenían a todos los propietarios de todas las propiedades colindantes con las líneas más exteriores del proyecto, incluyendo: (1) los propietarios de terrenos directamente enfrente de la fila en cualquier calle o camino público o privado; y (2) los propietarios de cualquier propiedad colindante con dichas propiedades, incluyendo propietarios individuales de condominios residenciales, si alguna parte de la propiedad se encuentra a menos de 300 pies de las líneas más exteriores del proyecto (Exh. EN7, en 1). Todos los propietarios fueron identificados utilizando las listas fiscales más

recientes aplicables de las Oficinas de Tasadores (Exh. EN-7, en 1). El Presidente también ordenó a las empresas identificar todas las direcciones postales de EE. UU. en un radio de 300 pies de las líneas exteriores de propiedad del Proyecto. Según las indicaciones del Presidente del Mandato, el 8 de abril de 2022, las Compañías enviaron copias del Aviso en inglés, español, portugués y criollo caboverdiano por correo de primera clase a: (1) los propietarios de las propiedades en las Listas Abutter y las direcciones postales correspondientes de EE. UU.;<sup>2</sup> (2) las Juntas de Planificación, Juntas Selectas, Ayuntamientos; los administradores municipales/alcaldes; Juntas de Zonificación, Departamento de Obras Públicas y Comisiones de Conservación de Acushnet, Dartmouth, New Bedford y Fall River, según corresponda (Éx. EN7, en 2).

Las Compañías enviaron copias de las Peticiones y apéndices a las oficinas del Secretario Municipal o del Pueblo en Acushnet, Dartmouth, Fall River y New Bedford con la solicitud de que los documentos se pusieran a disposición del público hasta que se emitiera una decisión (Éx. EN7, en 2). El 7 de abril de 2022, se entregaron copias del Aviso, en todos los idiomas traducidos, a los Secretarios Municipales/Municipales de Acushnet, Dartmouth, Fall River y New Bedford, solicitando que los Avisos en papel se publicaran en sus oficinas hasta el 9 de mayo de 2022, y una copia electrónica en sus sitios web hasta el 9 de mayo de 2022 (Exposición EN7, en 2). El 7 de abril de 2022, las Empresas enviaron el Aviso en todos los idiomas traducidos a la Biblioteca Pública de Acushnet, Biblioteca Pública de Dartmouth, Biblioteca Pública de Fall River y Biblioteca Pública Gratuita de New Bedford, solicitando que el Aviso estuviera disponible hasta el 9 de mayo de 2022 (Exposición EN7, en 2). Las Peticiones y Apéndices también se enviaron a estas bibliotecas el 7 de abril de 2022, con la solicitud de que se pusieran a disposición hasta que la Junta de Ubicación emitiera una Decisión Final (Exh. EN7, en 2). En abril de 2022, las empresas publicaron las peticiones y el aviso en sus respectivas páginas web del proyecto (Exh. EN7, en 2).

---

<sup>2</sup> El 12 de abril de 2022, las Compañías enviaron copias del Aviso en inglés, español, portugués y criollo caboverdiano a 21 abutters adicionales identificados tras una revisión adicional de la lista de abutters (Exh. EN7, en 1-2).

El personal de la Junta de Ubicación realizó una audiencia de comentarios públicos a distancia mediante videoconferencia por Zoom el 25 de abril de 2022,<sup>3</sup> con interpretaciones en español, portugués y criollo caboverdiano. En esa audiencia pública, los comentaristas expresaron diversas preocupaciones sobre el Proyecto, incluyendo el efecto del Proyecto sobre especies en riesgo, como las águilas calvas, la posibilidad de que el público utilice vehículos todoterreno para invadir terrenos despejados para el Proyecto y los impactos ambientales resultantes, el efecto de las actividades existentes de gestión de la vegetación y limpieza de la zona de acceso de Eversource sobre el valor de las propiedades, y el impacto de los vehículos relacionados con la construcción en el estado de Copicut Road y los conductos adyacentes (PCH Tr. en las páginas 25-48).

La Junta de Ubicaciones recibió una petición oportuna para intervenir, presentada por Sara Riley, presidenta de la Asociación de Vecinos de Copicut ("CNA"), una asociación no incorporada. La CNA también presentó una solicitud de exención del requisito de estar representado por un abogado. La Junta de Localización permitió la intervención de la moción de Copicut mediante una resolución fechada el 4 de abril de 2023 ("Fallo que permite la intervención de la CNA"). La intervención se limitó a la CNA como asociación no incorporada; los miembros individuales de la Asociación no son intervinientes (Fallo que permite la intervención de CNA en las 9). La sentencia también señaló que el estatus de la CNA como interviniente no le confiere necesariamente el derecho a apelar conforme a precedentes judiciales (Sentencia que permite la intervención de la CNA en la página 8; citando Save the Bay, Inc. contra el Departamento de Servicios Públicos, 366 Mass. 667, 675 (1975) ("Save the Bay");

---

<sup>3</sup> De acuerdo con la Ley de Reuniones Abiertas de Massachusetts, G.L. c. 30A, §§18-25, 980 CMR 2.04(1), la Declaración de Estado de Emergencia del 10 de marzo de 2020 del gobernador Baker y la correspondiente Orden del 12 de marzo de 2020 que suspende ciertas disposiciones de la Ley de Reuniones Abiertas, la Junta de Ubicación llevó a cabo sus audiencias de forma remota mediante videoconferencia por Zoom. El 16 de junio de 2021, el gobernador Baker firmó una ley que prorroga ciertas medidas contra la COVID-19 adoptadas durante el estado de emergencia. St. 2021, c. 20. Esta Ley incluye una prórroga, hasta el 1 de abril de 2022, de las disposiciones sobre reuniones remotas de la Orden Ejecutiva del Gobernador del 12 de marzo de 2020. Las disposiciones sobre reuniones remotas se ampliaron aún más en St. 2022, c. 107.

véase también Belson contra Thayer & Asociados, Inc., 32 Mass.App.Ct. 256, en 256 n.1 (1992) ("Como regla general, las asociaciones no incorporadas carecen de la capacidad para demandar y ser demandadas"). La Junta de Localización concedió la solicitud de CNA para una exención del requisito de que estuviera representada por un abogado. Por lo tanto, la Sra. Riley actúa en nombre de CNA.

Tanto la Junta de Ubicación como la CNA emitieron un conjunto de descubrimientos a cada una de las Compañías. CNA presentó el testimonio previo<sup>4</sup> de Sara Riley, presidenta de CNA, y Lara Davis, especialista en mampostería estructural, y la Junta de Ubicación emitió un conjunto de pruebas a CNA sobre dicho testimonio. La Junta de Ubicación celebró dos días de audiencias probatorias en diciembre de 2023. Las Compañías presentaron un total de 15 testigos para el contrainterrogatorio (Tr. 1, en 8).

CNA presentó a un testigo para el contrainterrogatorio sobre el Proyecto: Lara K. Davis, arquitecta y socia fundadora de Limacon Design (Tr. 2, en 178). El 12 de diciembre de 2023, tras el cierre de las audiencias, la CNA presentó una Moción para Incluir Pruebas, que las Empresas no opusieron. El Presidente de la Mesa concedió esta moción el 16 de julio de 2024. Aproximadamente 235 pruebas fueron incorporadas al expediente probatorio, incluyendo las Peticiones de las Empresas y respuestas a Solicitudes de Información y Solicitudes de Registro. Las Compañías presentaron su escrito inicial el 8 de enero de 2024; y CNA presentó su escrito al día siguiente. Tanto las empresas como la CNA presentaron escritos de réplica el 22 de enero de 2024.

El personal de la Junta de Ubicación preparó una Decisión Provisional y la distribuyó a los miembros de la Junta y a todas las partes para su revisión y comentarios el 10 de abril de 2026. Se les dio hasta el 17 de abril de 2026 para presentar comentarios por escrito.

---

<sup>4</sup> El testimonio prepresentado por CNA incluye la declaración jurada de Lara Davis, Limacon Design, especialista en mampostería estructural (CNA-PFT-1 (Observaciones e informe sobre la alcantarilla en Quanipoag Rd. con dos apéndices)); y dos declaraciones de Sara Riley, presidenta de la CNA (CNA-PFT-2 (declaraciones sobre el estado de las carreteras)); (CNA-PFT-3 (declaraciones sobre especies en peligro)).

La Junta de Ubicación programó una reunión híbrida para el 21 de abril de 2026, para recibir comentarios, deliberar y votar la Decisión Tentativa. La Junta de Ubicación emitió un Aviso de Reunión de la Junta en inglés, español y portugués, y ofreció la oportunidad de presentar comentarios escritos sobre la Decisión Tentativa. El Presidente envió el Aviso a la lista de servicios para este procedimiento y envió el Aviso (en inglés, español y portugués) a las organizaciones comunitarias ubicadas en Acushnet, Dartmouth, New Bedford y Fall River.

La Junta de Ubicación celebró una reunión híbrida para considerar la Decisión Provisional el 21 de abril de 2026. [REDACTED], [REDACTED] y [REDACTED] comentaron sobre la Decisión Tentativa. Tras deliberar, la Junta de Ubicación votó para [aprobar] la petición de la Junta de Ubicación, sujeta a condiciones. La Junta de Ubicación ordenó al personal preparar una Decisión Final, como se expone a continuación.

## II. JURISDICCIÓN

G.L. c. 164, § 69J<sup>5</sup> establece que la Junta de Ubicación debe aprobar una petición para construir si determina que la petición cumple ciertos requisitos, incluyendo que los planes para la construcción de las instalaciones del solicitante son coherentes con las políticas establecidas en G.L. c. 164, § 69H, para proporcionar un suministro energético fiable al Estado, con un impacto mínimo en el medio ambiente, al menor coste posible, y que sean coherentes con las políticas actuales de salud, protección ambiental y uso y desarrollo de recursos de la Commonwealth.

---

<sup>5</sup> El 20 de noviembre de 2024, el gobernador Healey firmó la ley Ley que Promueve una Red de Energía Limpia, Promoviendo la Equidad y Protegiendo a los Contribuyentes, St. 2024, c. 239 ("Ley Climática de 2024" o la "Ley"). La Ley de Clima de 2024 establece un programa consolidado de permisos, que incluye la autoridad bajo la G.L. c. 164, § 69T, para que la Junta de Ubicación emita permisos estatales y locales para grandes infraestructuras de energía limpia, y para proyectos más pequeños bajo circunstancias más limitadas. La Ley de Clima de 2024 indica que "las regulaciones se aplicarán a todos los proyectos jurisdiccionales presentados a la [Junta de Ubicación] a partir del 1 de julio de 2026." St. 2024, c. 239, §132. El 27 de febrero de 2026, la Junta de Ubicación promulgó regulaciones que implementan muchas de las disposiciones de la Ley del Clima de 2024; dichas regulaciones se aplican a los procedimientos iniciados el 1 de julio de 2026 y posteriores. Por lo tanto, este procedimiento está regulado por normas vigentes antes de la fecha de entrada en vigor de las disposiciones de la Ley Climática de 2024 y las normas relacionadas.

Véase Town of Sudbury contra Energy Facilities Siting Board, 487 Mass. 737, 746-747 (2021) ("Town of Sudbury"). De acuerdo con G.L. c. 164, § 69J, un solicitante de proyecto debe obtener la aprobación de la Junta de Ubicación para la construcción de instalaciones energéticas propuestas antes de que otro organismo estatal pueda emitir un permiso de construcción.

G.L. c. 164, § 69G define una "instalación" como "una nueva línea de transmisión eléctrica con una clasificación de diseño de 115 [kV] o más que tenga diez millas o más de longitud en un corredor de transmisión existente, excepto para la reconductividad o reconstrucción de líneas de transmisión al mismo voltaje o una nueva línea de transmisión eléctrica con una potencia de diseño de 69 [kV] o más y que tenga una longitud de una milla o más en una nueva corredor de transmisión. La Nueva Línea propuesta por la empresa consiste en una nueva línea de transmisión eléctrica de 12,1 millas y 115 kV que se construirá a lo largo de la ROW existente entre el Industrial Park Tap de Eversource en Acushnet y la subestación Bell Rock de National Grid en Fall River (Exh. EN1, en 1). Por lo tanto, la Nueva Línea propuesta es una "instalación" respecto a la Sección 69J, y el proyecto está sujeto a la jurisdicción de la Junta de Ubicación.

La Junta de Ubicación exige que el solicitante demuestre que su propuesta cumple con los siguientes requisitos: (1) que se necesitan recursos energéticos adicionales (véase la Sección III, más abajo); (2) que, en conjunto, el proyecto propuesto es superior a los enfoques alternativos en términos de fiabilidad, coste e impacto medioambiental, y en su capacidad para responder a la necesidad identificada (véase la Sección IV, más abajo); (3) que el solicitante ha considerado un rango razonable de alternativas prácticas para ubicar instalaciones y que las instalaciones propuestas se ubican en lugares que minimizan costes e impactos medioambientales, asegurando al mismo tiempo un suministro energético fiable (véase la Sección V, más abajo); (4) que los impactos medioambientales del Proyecto se minimizen y que el proyecto logre un equilibrio adecuado entre preocupaciones medioambientales en conflicto, así como entre los impactos medioambientales, costes y fiabilidad (véase la Sección VI, más abajo); y (5) que los planes para la construcción de las instalaciones propuestas sean coherentes con las políticas actuales de salud, protección ambiental y uso y desarrollo de recursos de la Commonwealth (véase Sección VII, más abajo).

### III. NECESIDAD DEL PROYECTO PROPUESTO

#### A. Estándar de revisión

La Junta de Ubicación revisa la necesidad de que las instalaciones de transmisión propuestas cumplan con objetivos de fiabilidad, eficiencia económica o medioambientales. G.L. c. 164, §§ 69H, 69J. Al demostrar la necesidad de una instalación de transmisión propuesta basándose en consideraciones de fiabilidad, el peticionario aplica sus criterios de planificación establecidos para la construcción, operación y mantenimiento de su sistema de transmisión y distribución. El cumplimiento de los criterios de planificación aplicables puede demostrar un sistema "fiable". New England Power Company d/b/a National Grid, EFSB 19-04/D.P.U. 19-77/19-78, a las 10 (2021) ("Beverly-Salem"); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 17-02/D.P.U. 17-82/17-83, en 15 (2019) ("Sudbury-Hudson").

Por tanto, para determinar si son necesarias mejoras en el sistema, la Junta de Ubicación: (1) examina la razonabilidad de los criterios de planificación de fiabilidad del sistema del peticionario; (2) determina si el peticionario utiliza métodos revisables y apropiados para evaluar la fiabilidad del sistema a lo largo del tiempo basándose en análisis de modelado del sistema u otros indicadores válidos de fiabilidad; y (3) determina si el sistema de transmisión y distribución relevante cumple estos criterios de fiabilidad a lo largo del tiempo bajo condiciones normales y bajo ciertas contingencias, dadas las cargas existentes y proyectadas. NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 22-03/D.P.U. 22-21, en 15-16 (2024) ("GCEP"); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 1906/D.P.U. 19142/19143, en las 10 (2022) ("Fiabilidad en Mid Cape"); Beverly-Salem a las 10. Véase también Municipio de Sudbury en 748-749.

Cuando la evaluación de la fiabilidad del sistema y los requisitos de las instalaciones por parte de un peticionario está, total o parcialmente, impulsada por proyecciones de carga, la Junta de Ubicación revisa la previsión de carga subyacente. La Junta de Ubicación exige que las previsiones se basen en información histórica sustancialmente precisa y métodos estadísticos razonables de proyección que incluyan una consideración adecuada de la conservación y la gestión de la carga. Véase G.L. c. 164, § 69J. Para garantizar que se cumpla este estándar, la

Junta de Ubicación exige que las previsiones sean revisables, apropiadas y fiables. Una previsión es revisable si contiene suficiente información para permitir una comprensión completa del método de predicción. Una previsión es adecuada si el método utilizado para elaborarla es técnicamente adecuado para el tamaño y la naturaleza de la empresa a la que corresponde. Una previsión se considera fiable si sus datos, suposiciones y juicios proporcionan una medida de confianza en lo que es más probable que ocurra. GCEP a las 16; Mid Cape Reliability a 10-11; Beverly-Salem a las 11.

B. Descripción de la necesidad del proyecto por parte de las empresas

1. Propósito del proyecto

Los sistemas de transmisión Eversource y National Grid son una parte integral del sistema eléctrico regional que suministra electricidad a clientes en toda Nueva Inglaterra (Exh. EN-2, en 1-2). Para mantener la integridad de este sistema, las empresas deben asegurarse de que exista una capacidad de transmisión adecuada para satisfacer los requisitos de carga existentes y proyectados. Como proveedores de transmisión, las Compañías también deben mantener sus respectivos sistemas en conformidad con los estándares y criterios de fiabilidad desarrollados por: (1) la North American Electric Reliability Corporation ("NERC"), que establece los estándares mínimos para la transmisión de energía eléctrica en toda Norteamérica; (2) el Consejo Coordinador de Energía del Noreste ("NPCC"); (3) ISO-NE; y (4) las propias Compañías (Exh. EN-2, en 1-2). Estos estándares y criterios de fiabilidad exigen expresamente que los propietarios, planificadores y operadores de la transmisión diseñen y prueben sus sistemas para resistir contingencias representativas mediante simulación por ordenador del rendimiento del sistema bajo dichas contingencias (Exh. EN-2, en 1-2). Si los sistemas de transmisión de las Compañías no tienen suficiente capacidad para atender la carga prevista bajo las condiciones especificadas en estos criterios de fiabilidad, las Compañías deben planificar e implementar ampliaciones y actualizaciones del sistema para abordar los problemas de fiabilidad identificados y mantenerse en cumplimiento con las normas (Exh. EN-2, en 2-1).

## 2. Evaluaciones de necesidades ISO-NE

ISO-NE opera las diversas redes de transmisión propiedad de las compañías eléctricas en Nueva Inglaterra como un único sistema de transmisión (Exh. EN-2, en 1-2). En su papel de operador independiente del sistema de Nueva Inglaterra, ISO-NE lleva a cabo un proceso regional de planificación del sistema en el que realiza evaluaciones periódicas de necesidades a nivel de sistema o de área específica y desarrolla un plan anual regional de transmisión utilizando un horizonte de planificación a diez años (Exh. EN-2, en 2-5). La planificación de sistemas de transmisión en Nueva Inglaterra debe cumplir con los estándares de fiabilidad eléctrica establecidos por NERC, NPCC e ISO-NE (Exh. EN-2, en 1-2).

En 2016, ISO-NE realizó un estudio de Evaluación de Necesidades para evaluar el rendimiento del sistema de transmisión que sirve al área del sureste de Massachusetts-Rhode Island ("SEMA-RI") hasta 2026 ("Evaluación de Necesidades 2026") (Exposición EN-2, en 2-6). ISO-NE basó sus supuestos de análisis y estudio para la Evaluación de Necesidades 2026 en la versión 2015 de su Informe de Previsión regional y estatal de Capacidad, Energía, Cargas y Transmisión ("Informe CELT") (Exposición EN-2, en 2-6). La Evaluación de Necesidades de 2026 reveló deficiencias de fiabilidad de la red en toda la zona de carga SEMA-RI que podrían provocar sobrecargas térmicas, violaciones de baja tensión o colapso de tensión tras contingencias N1-1 (Exh. EN-2, en 2-1).<sup>6,7</sup>

La Evaluación de Necesidades de 2026 evaluó la zona de carga SEMA-RI por subáreas basándose en la topología de transmisión y la orientación geográfica de las instalaciones. El

---

<sup>6</sup> N-1 (o "primera contingencia") es la pérdida del elemento del sistema eléctrico (una instalación de generación o transmisión) con el mayor impacto en la fiabilidad del sistema (Exh. EN-2, en vii). Un N-1-1 (o "segunda contingencia") se refiere a la pérdida de un elemento de poder adicional tras una primera contingencia, que de nuevo tiene el mayor impacto en el sistema (Exh. EN-2, en vii, 2-1 n.4). Véase <https://www.iso-ne.com/participate/support/glossary-acronyms>.

<sup>7</sup> Las sobrecargas térmicas pueden requerir que los despachadores eliminen la carga para devolver el sistema a los criterios operativos y evitar daños en el equipo. El bajo voltaje puede causar daños tanto en el equipo de la subestación como en el equipo del cliente. El colapso de tensión crea el potencial de cortes en cascada generalizados (Ejemplo. EN-2, en 2-12 n.9).

proyecto propuesto se ubicaría en la región de estudio "Subárea 4: Parque Industrial" (Exh. EN-2, A.P. 2-3, págs. 33-34). ISO-NE posteriormente revisó el área de estudio en nuevos grupos geográficos de subáreas, situando el Proyecto en el Grupo 2 (Exh. EN-2, Ap. 2-1, págs. 29-30). ISO-NE afirmó que dentro de cada nuevo grupo (mostrado más abajo en la Figura 2), las necesidades del sistema están interrelacionadas y están impulsadas por condiciones comunes del sistema (por ejemplo, despacho y contingencias) (Exh. EN-2, Aapp. 2-1, en 29). En consecuencia, las necesidades en cada subgrupo de área son relativamente independientes de las necesidades de otros grupos (Exh. EN-2, Aapp. 2-1, en 29). El Grupo 2 también refleja el bolsillo de carga identificado<sup>8</sup> relacionado con el Proyecto, que incluye Acushnet, Dartmouth, Fairhaven, Fall River, Freetown, Marion, Mattapoissett, New Bedford, Rochester y Westport en Massachusetts, y Jamestown, Little Compton, Middletown, Newport, Portsmouth y Tiverton en Rhode Island ("Bolsillo de Carga del Proyecto") (Exh. EN-2, en 1-2).<sup>9</sup>

El Proyecto Load Pocket incluye diez municipios en Massachusetts y seis en Rhode Island: Acushnet, Dartmouth, Fairhaven, Fall River, Freetown, Marion, Mattapoissett, New Bedford, Rochester y Westport en Massachusetts, y Jamestown, Little Compton, Middletown, Newport, Portsmouth y Tiverton en Rhode Island (Exh. EN-2, en 1-2, 2-2, Tabla 2-2). El Project Load Pocket incluye ubicaciones donde National Grid, Rhode Island Energy y Eversource son propietarios/operadores de sistemas de transmisión eléctrica y también son proveedores de servicios de distribución eléctrica para sus respectivos clientes (Exh. EN-2, en 2-2, Tabla 2-2). La Figura 2 a continuación ofrece un mapa más detallado del Proyecto Load Pocket.

Un diagrama de ingeniería de una sola línea de las líneas de transmisión que sirven al Bolsillo de Carga del Proyecto se muestra a continuación en la Figura 3. Las líneas de

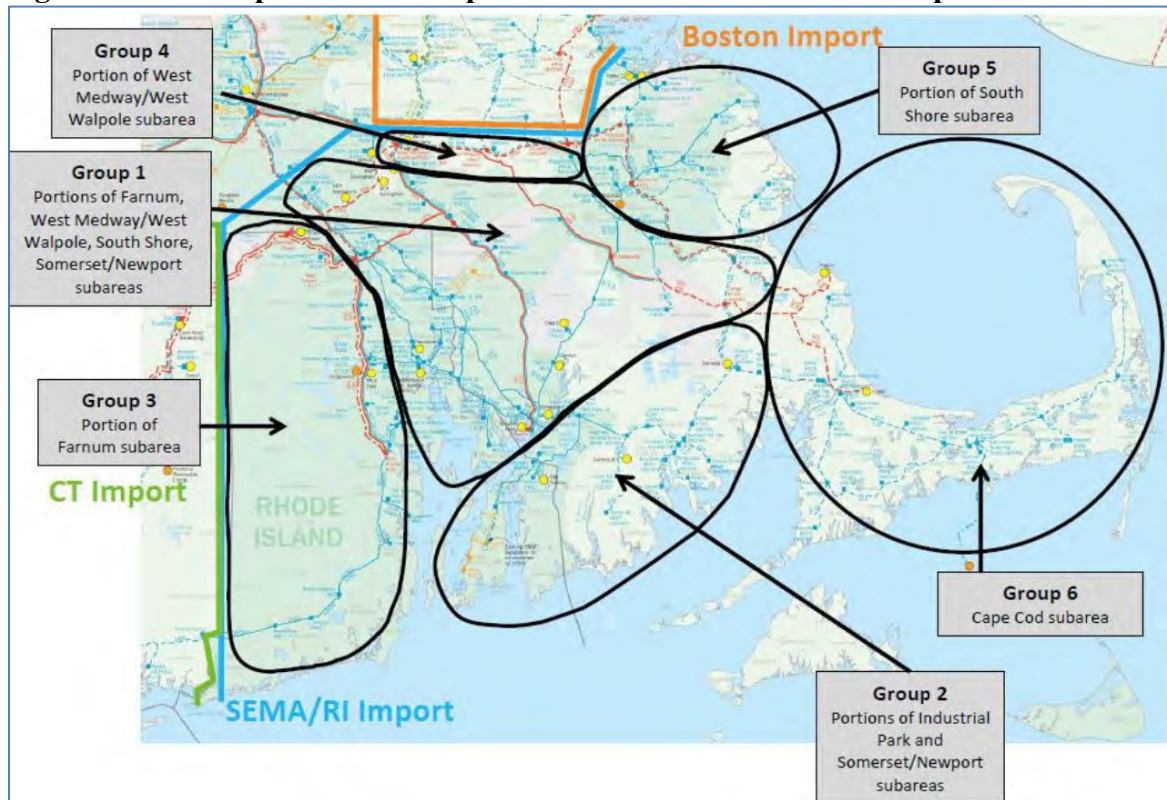
---

<sup>8</sup> Un bolsillo de carga es un área del sistema eléctrico a granel que requiere generación local para satisfacer la demanda porque la capacidad de transferencia del sistema de transmisión es insuficiente para cubrir la carga en el área. Véase <https://www.iso-ne.com/participate/support/glossary-acronyms>.

<sup>9</sup> La empresa se refiere a este bolsillo de carga que aborda el Proyecto como "Bolsillo de carga". Para distinguir el bolsillo de carga del Proyecto de los demás bolsillos de carga en el ISO-NE SEMA-Estudios en Rhode Island, esta decisión utiliza el término "Project Load Pocket".

transmisión que suministran al Project Load Pocket vienen del oeste a través de las líneas N12 y M13 de National Grid de 115 kV que van desde la estación de conmutación de Pottersville en Somerset hasta la subestación Sykes Road en Fall River en torres de doble circuito (Exh. EN-2, en las páginas 2-2 a 2-4). Desde el este, el Project Load Pocket está servido por las líneas 112 y 114 de 115 kV de Eversource, ambas procedentes de la Subestación Tremont en Wareham (Exh. EN-2, en 2-4). El Project Load Pocket incluye un total de 20 subestaciones, como se muestra en la Figura 4 más abajo, así como el sistema de transmisión que las conecta (Exh. EN-2, en 2-2, Tablas 2-1 y 22).

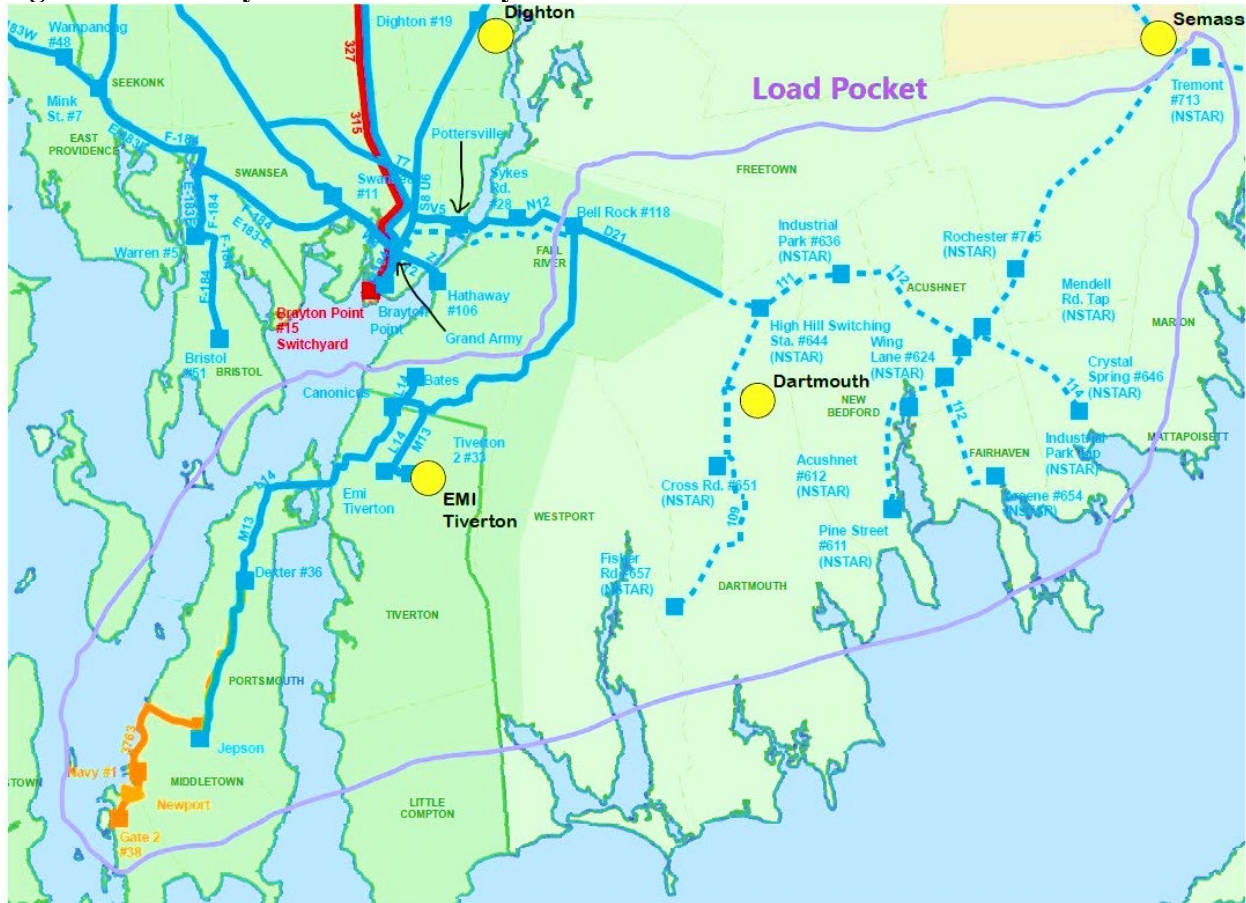
**Figura 2: Grupos de subárea para el estudio de soluciones 2026 para SEMA-RI.**



Fuente: Exh. EN-2, Apéndice 2-1, pág. 30, Fig. 5-1.

Nota: El proyecto estaría ubicado en la subzona del Grupo 2, que también es el límite aproximado del Bolsillo de Carga del Proyecto. Véase Figura 3 para un mapa más preciso del Project Load Pocket.

**Figura 3: Proyecto Load Pocket y elementos del sistema eléctrico.**

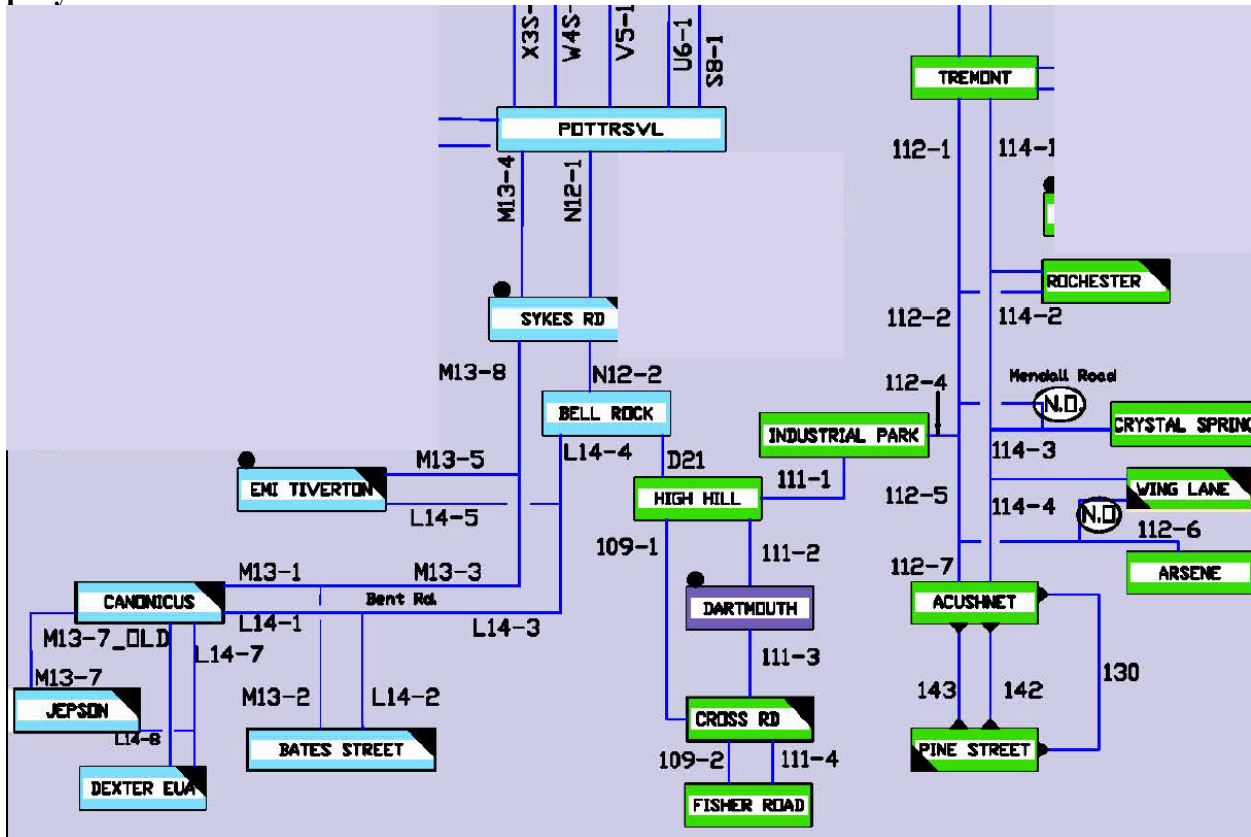


\* Color Key: Red 345 kV, Blue 115 kV, Orange 69 kV; Solid lines are owned by National Grid in Massachusetts and RIE in Rhode Island; dashed lines are owned by Eversource.

Fuente: Exh. EN-2, en 2-4, Fig. 2-2.

Nota: El Project Load Pocket es la región delimitada por una línea violeta.

**Figura 4: Diagrama unifilar del sistema de transmisión en el bolsillo de carga del proyecto.**



Fuente: Exh. EN-2, en 2-3, Fig. 2-1.

La Evaluación de Necesidades de 2026 evaluó la posibilidad de sobrecargas térmicas y violaciones de baja tensión<sup>10</sup> en el Bolsillo de Carga del Proyecto bajo contingencias N-1 y N-1-1 (Exh. EN-2, Apez. 2-3, en 1-2). Para evaluar el rendimiento del sistema bajo las condiciones N-1 y N-1-1, la Evaluación de Necesidades 2026 evaluó cientos de escenarios de contingencia diferentes, como paradas de generadores, de transformadores, de circuitos de transmisión, fallos de disyuntores y fallos de torres de doble circuito (como las estructuras existentes entre la estación de conmutación de Pottersville y la subestación Sykes Road) (Exh. EN-2, Apezis 2-3, pág. 29, Tabla 4-5). La Evaluación de Necesidades de 2026 mostró que varios escenarios de contingencia N-1 (incluyendo la pérdida de torres de doble circuito y la indisponibilidad de

<sup>10</sup> Una violación de voltaje ocurre cuando las tensiones de transmisión superan los límites altos o bajos establecidos en el sistema de transmisión (Exh. EN-2, en 2-1 n.5).

ciertas instalaciones de generación) resultarían en que una gran parte del este de Rhode Island y sureste de Massachusetts se alimentara radialmente desde las líneas 112 y 114 desde la Subestación Tremont (Exh. EN-2, Apezis 2-3, en 45, Tablas 5-7). Estas condiciones provocaron sobrecargas térmicas en el peor caso en varios segmentos de las líneas 111 y 112, así como violaciones de baja tensión en las subestaciones de Tremont, Acushnet, Industrial Park y High Hill (Exh. EN-2, Apezis 2-3, en 45, Tablas 5-7). Bajo condiciones N-1-1, tanto las violaciones térmicas como de voltaje N-1 en la Subárea Industrial del Bolsillo de Carga del Proyecto se hicieron más numerosas y graves, y se ampliaron para incluir tramos de la Línea 114 entre las subestaciones de Tremont y Rochester (violaciones térmicas) y SEMASS (violaciones de voltaje) (Exh. EN-2, Apéndices 2-3, págs. 86-88, Tablas 5-33 y 5-34).

El Estudio de Soluciones de 2026, que siguió a la Evaluación de Necesidades de 2026, identificó el proyecto junto con un conjunto de proyectos propuestos para abordar las necesidades identificadas en el Bolsillo de Carga (Exh. EN-2, en 2-7, Tabla 2-3). El proyecto, tal como se proponía en las peticiones, incluía la extensión de la Línea 114 entre la subestación Bell Rock de National Grid y el Industrial Park Tap de Eversource (Exh. EN-1, en 1-2).<sup>11</sup> Más detalles sobre el Estudio de Soluciones 2026 se presentan en la Sección IV.B, a continuación.

i. Evaluación de Necesidades 2029

Debido a una disminución de las cargas máximas previstas netas de eficiencia energética ("EE") y fotovoltaica solar ("PV") en el Informe CELT 2020 (en comparación con el Informe CELT 2015), ISONE inició una nueva evaluación de la necesidad de proyectos identificados por el Estudio de Soluciones 2026 que aún no habían comenzado su construcción ("Actualización de Necesidades 2029") (Exh. EN-2, en 2-6). La Actualización de Necesidades 2029 identificó tanto

---

<sup>11</sup> National Grid presentó una petición separada ante el Departamento en New England Power Company d/b/a National Grid, D.P.U. 22-95 (2026) ("Somerset-Fall River"), bajo G.L. c. 164, § 72, para un componente separado del Estudio de Soluciones 2026 que involucra el Proyecto Load Pocket. Somerset-Fall River implica la separación de las líneas N12/M13, actualmente en torres de doble circuito, para separar conjuntos de estructuras y reconducir las líneas N12 y M13 entre las subestaciones de Pottersville y Sykes Road (Exh. EN-2, en 2-9). El Departamento aprobó la petición con condiciones. Somerset-Fall River en 82-84.

sobrecargas térmicas como problemas de bajo voltaje en el Bolsillo de Carga del Proyecto bajo contingencias N-1 y N-1-1 (Exh. EN-2, en 2-7 a 2-8, Tabla 2-4 a 2-7). La Actualización de Necesidades 2029 también identificó la posibilidad de pérdida consecuente<sup>12</sup> de 449 megavatios ("MW") de carga bruta en el área del Bolsillo de Carga del Proyecto bajo contingencias N-1-1, lo que afectaría aproximadamente a 161.000 clientes eléctricos (Exhs. EN-2, en 2-8).

**Tabla 1: 2029 necesita actualización: N-1-1 Thermal resulta en el bolsillo de carga del proyecto.**

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

Fuente:Exh. EN-2, en 2-7, Mesa 2-5.

Notas: LTE = Emergencia de Larga Duración; MVA = megavoltios amperios. La Subestación de Somerset fue renombrada como Subestación de Pottersville (véase Exh. EN-2, en las 2-3, n.6).

<sup>12</sup> La pérdida de carga consecuente se refiere a la carga que ya no es cubierta por el sistema de transmisión cuando las instalaciones de transmisión son retiradas automáticamente del servicio mediante una operación del sistema de protección diseñada para aislar una avería en el sistema. Véase NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, D.P.U. 20-67, en 14 n.14 (2022).

**Tabla 2: 2029 necesita actualización: El voltaje N-1-1 provoca un bolsillo de carga del proyecto.**

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

Fuente: Exh. EN-2, en 2-8, Mesa 2-7.

Notas: Base kV = base kilovoltio; P.U. = por unidad, que equivale a porcentaje dividido por 100. La medición de voltaje se utiliza para evaluar contra criterios de ocurrencia de colapso de tensión. Para el Project Load Pocket, un voltaje inferior a 0,95 p.u. viola los criterios de Eversource, mientras que un voltaje inferior a 0,90 p.u. viola los criterios de la Red Nacional. Además, la actualización Needs Update 2029 asumía que un nivel de tensión inferior a 0,85 p.u. en uno o más bus de área causaría el colapso de tensión (véase Exh. EN-2, en 2-8, Tablas 2-6).

Las empresas declararon que las consecuencias de una contingencia N-1-1 que implicara la pérdida de las líneas N12/M13, precedida por la pérdida de una tercera línea de transmisión que sirviera al Bolsillo de Carga del Proyecto, eliminarían todas las fuentes de suministro de transmisión hacia el Bolsillo de Carga del Proyecto y resultarían en la pérdida consecuente de toda la carga en el Bolsillo de Carga del Proyecto, que suman un total de 449 MW y afectan a aproximadamente 161.000 clientes eléctricos (Exh. EN-2, en 2-8). Según las empresas, esta pérdida de carga podría afectar aproximadamente a 66.000 clientes de National Grid y 95.000 de Eversource (Exh. EN-2, en 2-8). Según ISO-NE, todas las necesidades identificadas en la Actualización de Necesidades 2029 fueron "sensibles al tiempo", es decir, dentro de los tres años posteriores a la finalización del estudio (Exh. EN-2, en 2-8, 2-13).

ISO-NE señaló en la Actualización de Necesidades 2029 que un cambio en el Procedimiento de Planificación de ISO n° 3 "Normas de Fiabilidad para las Instalaciones de Transmisión Pool del Área de Nueva Inglaterra" ("procedimiento PP-3"), se realizó el 15 de septiembre de 2017, tras la finalización de la Evaluación de Necesidades de 2026 (Exh. EN-2, App. 2-2, en 14). El procedimiento revisado del PP-3 ya no requiere considerar las contingencias N-1-1 para el Sistema de Energía no Bulk ("BPS") si la segunda contingencia implica un evento de múltiples instalaciones (como una pérdida de doble circuito en la torre o

fallo del interruptor) (Exh. EN-2, App. 2-2, en 14). No obstante, la Actualización de Necesidades 2029 siguió requiriendo la evaluación de estas contingencias N-1-1, argumentando que el estudio era una actualización de la Evaluación de Necesidades de 2026 cuando tales requisitos estaban en vigor (Exh. EN-2, App. 2-2, en 14).<sup>13</sup>

### 3. Análisis adicional de necesidades de Eversource y National Grid

Para examinar las actualizaciones en las previsiones de carga de ISO-NE y la inconsistencia entre las cargas reales observadas por las empresas en el Project Load Pocket y la previsión CELT de ISO-NE, Eversource y National Grid elaboraron sus propias previsiones de carga y luego realizaron su propia modelización del rendimiento del sistema de transmisión (Exh. EN-2, en 2-9). Las Compañías examinaron dos previsiones diferentes de carga máxima neta para 2031 para el Bolsillo de Carga del Proyecto basadas en: (1) la previsión ISO-NE CELT de 2021; y (2) una previsión que combinaba las previsiones internas de las empresas para 2031 para las subestaciones dentro del Bolsillo de Carga del Proyecto (la "Previsión de las Empresas") (Exh. EN-2, en 2-9). Además, las empresas evaluaron las cargas máximas realmente experimentadas en subestaciones del Proyecto Load Pocket en 2020 y 2021, sobre una base normalizada en función del clima (Exh. EN-2, en 2-9).

La siguiente Tabla 3 resume las violaciones térmicas en los análisis de las Empresas para: (1) la carga prevista ISO-NE 2031 basada en la previsión ISO-NE CELT 2021; (2) la carga máxima ajustada al clima en 2020; (3) la carga máxima ajustada al clima de 2021; y (4) la carga

---

<sup>13</sup> En Somerset-Fall River, National Grid señaló que los criterios de planificación revisados de ISO-NE ya no requieren que las compañías eléctricas prueben y diseñen sus sistemas para contingencias de pérdida de doble circuito como segunda contingencia para elementos no BPS. Somerset-Fall River en 16 n.16. National Grid añadió que los criterios de diseño del NPCC aún requieren pruebas para una contingencia de doble circuito y así asegurar que no afecte al BPS. Somerset-Fall River en 16 n.16. Sin embargo, National Grid señaló que en octubre de 2022, ISO-NE redesignó partes del sistema de Nueva Inglaterra como ya no parte del BPS, incluidos los autobuses de subestación que se vieron afectados por la pérdida de la torre de doble circuito de la Línea N12/M13 como segunda contingencia. Somerset-Fall River en 16 n.16. El Departamento determinó que era necesaria la separación de las líneas N12/M13 y aprobó el proyecto con condiciones. Somerset-Fall River en 82-84.

interna de previsión de las Compañías para 2031 (Exh. EN-2, en 2-11). Según los análisis, las sobrecargas térmicas ocurrirían en los segmentos de las líneas 111 y 112 de 115 kV de Eversource bajo condiciones de contingencia N-1-1 para cada escenario de carga (Exh. EN-2, en 2-11).

**Tabla 3: N-1-1 Sobrecargas térmicas basadas en ISO-NE y previsiones 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

Fuente:Exh. EN-2, en 2-11 a 2-12, Tabla 2-12.

Nota: Las sobrecargas térmicas para el escenario de Previsión de Empresas 2031 muestran como "N/D" porque el voltaje colapsa en el Bolsillo de Carga y el caso de flujo de potencia no produce un resultado en el modelado de las Empresas (Exh. EN-2, en 2-12).

La Tabla 4 proporciona los resultados de voltaje en los análisis de las Compañías para las mismas cuatro previsiones de carga mostrados en la Tabla 3 anterior bajo condiciones N-1-1 (Exh. EN-2, en 2-12). Como se muestra, aunque había voltajes aceptables para la carga prevista ISO-NE de 2031 y para las cargas máximas ajustadas por el tiempo de las Compañías en 2020 y 2021, la carga prevista para 2031 indicaba que el colapso de tensión en el Bolsillo de Carga del Proyecto representaba un riesgo sustancial (Exh. EN-2, en 2-12).

**Tabla 4: N-1-1 Resultados de voltaje basados en ISO-NE y escenarios de previsión de 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

Fuente:Exh. EN-2, en 2-12, Tabla 2-13.

Las empresas realizaron análisis de sensibilidad adicionales para determinar los niveles mínimos de carga dentro del Proyecto Load Pocket bajo condiciones N-1-1 que generarían bajas tensiones y colapso de voltaje, también conocidos como niveles críticos de carga ("CLLs") (Exh. EN-2, en 2-12; Tr. 1, en el 80). Según las cargas ajustadas al clima de 2020 y 2021, el CLL de baja tensión está en el rango de 526-534 MW, y el CLL de colapso de tensión está en el rango de 549-555 MW (Exh. EN-2, en 2-12). La carga máxima ajustada al clima de 2020 muestra la Carga Máxima Neta registrada en 528 MW, lo que la empresa considera motivo de preocupación respecto a los niveles de tensión (Exh. EN-2, en 2-11, Tabla 2-11). Las empresas afirman que el Proyecto Load Pocket podría alcanzar los niveles de carga en los que habrá un colapso generalizado de tensión tras una contingencia N-1-1 en el año 2025-2026 (Exh. EF SB-N-1).

Como se ilustra en la Tabla 5, hubo diferencias significativas entre las cargas totales previstas por ISO-NE y las Compañías, principalmente atribuibles a las proyecciones de carga en la parte Eversource del Bolsillo de Carga (Exh. EN-2, en 2-9).

**Tabla 5: Escenarios de previsión de carga.**

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

Fuente:Exh. EN-2, en 2-9, Mesa 2-9.

Como se muestra en un desglose detallado de las previsiones de carga neta para el Bolsillo de Carga del Proyecto en la Tabla 6, la previsión ISO-NE CELT asumió mayores contribuciones en horas punta tanto de la generación distribuida EE como fotovoltaica que la previsión de Eversource 2031 (Exh. EN-2, en 2-9).

**Tabla 6: Comparaciones de previsiones entre 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

Fuente:Exh. EN-2, en 2-10, Mesa 2-10.

Según las empresas, las dos principales razones de la disparidad fueron: (1) el momento de la carga máxima asumida, que afecta a los niveles asumidos de producción de generación distribuida fotovoltaica en el Bolsillo de Carga; y (2) ciertas suposiciones simplificadoras hechas por ISO-NE respecto a la ubicación física de los recursos fotovoltaicos y las medidas EE (Exh. EN-2, en 2-10). Las empresas señalaron que ISO-NE examina la carga máxima en la hora de la carga máxima regional del sistema, es decir, la hora que termina a las 17:00 o 18:00 (Exh. EN-2, en 2-10). Basándose en este momento, ISO-NE asumió que la producción de la generación distribuida fotovoltaica era del 26 por ciento en el momento del pico (Exh. EN-2, en 2-10). Sin embargo, Eversource afirmó que utiliza valores reales de carga máxima coincidentes SEMA-RI de años anteriores, que ocurrieron a la hora que terminó a las 19:00, resultando en una producción máxima de generación distribuida fotovoltaica sustancialmente menor, de aproximadamente el nueve por ciento (Exh. EN-2, en 2-10).

En cuanto a las suposiciones para la ubicación de la FV y EE, las empresas indicaron que ISO-NE no dispone de datos de localización para EE, futuros sistemas fotovoltaicos y sistemas

fotovoltaicos menores a 1,0 MW (Exh. EN-2, en 2-10). En su lugar, ISO-NE asigna niveles estatales por bus proporcional a la carga bruta en los autobuses para determinar la generación distribuida (Exh. EN-2, en 2-10). Las Compañías también afirmaron que ISO-NE asigna proyecciones estatales de EE de forma similar por unidad bus (Exh. EN-2, en 2-10). Según las empresas, estos escenarios condujeron a niveles proyectados de penetración fotovoltaica y eléctrica más altos en el bolsillo de carga modelados por ISO-NE que los de Eversource (Exh. EN-2, en 2-10).

Aunque la discrepancia no era tan marcada, las empresas representaron que las previsiones de National Grid y ISO-NE 2031 Load Pocket diferían por razones similares, incluyendo las previsiones más detalladas de National Grid sobre picos en zonas de carga específicas y el uso de información y metodologías específicas de la empresa para pronosticar EE, solar fotovoltaica, vehículos eléctricos, bombas de calor eléctricas, almacenamiento de energía, y programas de respuesta a la demanda gestionados por empresas (Exh. EN-2, en 2-10 a 2-11). Al igual que Eversource, National Grid asumió la contribución fotovoltaica basándose en una hora de carga máxima prevista más tardía (18:00 en 2020 y 19:00 en 2021) (Exh. EN-2, en 2-11). Esto llevó a una estimación de contribución fotovoltaica del 16 por ciento de capacidad nominal para National Grid frente al 26 por ciento de ISO-NE (Exh. EN-2, en 2-11). Además, las empresas argumentan que una comparación de las previsiones ISO-NE con datos recientes de carga confirmó que la previsión CELT ISO-NE 2020 no era un buen predictor de cargas máximas dentro del Bolsillo de Carga del Proyecto (Ejemplo. EN-2, en 2-11).

C. Posiciones de los partidos

La CNA no aportó argumentos en el informe sobre la necesidad del proyecto.

D. Análisis y hallazgos sobre la necesidad

En la Evaluación de Necesidades de 2026, ISO-NE identificó necesidades de fiabilidad dentro del área SEMA-RI, incluyendo deficiencias en el Bolsillo de Carga del Proyecto. El área del proyecto está servida desde el este por líneas de 115 kV que se extienden desde la subestación Tremont de Eversource y desde el oeste por líneas de 115 kV que se extienden desde

la subestación Pottersville de National Grid. El registro muestra que las empresas deben abordar el potencial de sobrecargas térmicas y bajas tensiones post-contingencia en el Project Load Pocket para cumplir con los estándares nacionales y regionales de fiabilidad aplicables y proporcionar un suministro fiable de electricidad a los aproximadamente 161.000 clientes totales en el Project Load Pocket. ISO-NE elaboró la Actualización de Necesidades 2029 para determinar si los componentes de la solución previamente identificados que no se habían construido aún eran necesarios en el área de estudio SEMA-RI para el año 2029. La Actualización de Necesidades 2029 demostró que, bajo contingencias tanto N-1 como N-1-1, aún existían violaciones térmicas y de voltaje bajo condiciones de carga máxima en el área de estudio, y que el sistema de transmisión existente sería insuficiente para suministrar de forma fiable a los clientes bajo estas contingencias.

Para confirmar si las previsiones de carga revisadas de ISO-NE coincidían con las cargas reales de las Compañías, Eversource y National Grid analizaron el rendimiento del sistema de transmisión bajo dos escenarios adicionales de previsión de carga para 2031, basándose en su metodología de previsión a nivel de subestación más detallada. El análisis de modelado de la empresa demostró que se producirían violaciones térmicas y condiciones de bajo voltaje en las líneas 111 y 112 de 115 kV bajo todos los escenarios de previsión, incluyendo la previsión ISO-NE 2031; las cargas máximas ajustadas al clima de las compañías en 2020 y 2021; y la Previsión de Empresas para 2031. El registro muestra que el Proyecto resolvería las necesidades de fiabilidad identificadas tanto por ISO-NE como por las Empresas, asegurando así la fiabilidad en el Bolsillo de Carga del Proyecto. Además, el registro muestra que el Proyecto añadiría beneficios adicionales de fiabilidad al Load Pocket.

El registro muestra que existe una discrepancia entre las previsiones de las empresas para el bolsillo de carga y las de ISO-NE. La discrepancia refleja: (i) si la carga máxima se modeló en condiciones de pico a nivel de sistema o en condiciones de pico coincidentes SEMA-RI; y (ii) diferencias en la metodología para estimar recursos eléctricos y fotovoltaicos que reducen la carga. Como resultado de estas diferencias, las empresas argumentan que sus previsiones eran más relevantes para anticipar las necesidades en el Bolsillo de Carga del Proyecto. La Junta de Ubicación ha considerado previamente que las previsiones basadas en el Informe CELT de ISO-

NE son revisables (véase, por ejemplo, NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 16-02/D.P.U. 16-77, en 13 (2018); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 15-04/D.P.U. 15-140/15-141, en las páginas 17-18 (2018) ("Woburn-Wakefield"); NSTAR Electric Company d/b/a Eversource Energy, EFSB 15-04/D.P.U. 15-140/15-141, en las páginas 16-17 (2018) ("Walpole-Holbrook")); sin embargo, los registros muestran que las previsiones de nivel de carga de las Compañías pueden diferir significativamente de las previsiones extrapoladas a partir de las previsiones regionales y de sistema bajo la metodología de ISO-NE.

La Junta de Ubicación señala que los Informes CELT de ISO-NE están diseñados principalmente para prever tendencias regionales y estatales más que para tendencias locales. El registro muestra que, en los últimos años, las propias previsiones a nivel de subestación de las Compañías han sido más precisas que las previsiones ISO-NE para predecir las cargas reales del Bolsillo de Carga del Proyecto. Por lo tanto, la Junta de Ubicación concluye que, para el Bolsillo de Carga del Proyecto, las previsiones de las empresas son más adecuadas que la previsión derivada del Informe CELT de ISO-NE. La Junta de Ubicación considera que las Empresas han proporcionado suficiente información para permitir comprender su método de previsión, y que su previsión es revisable, adecuada y fiable para su uso en este procedimiento para evaluar la afirmación de necesidad de las Compañías. La Junta de Ubicación considera que la instalación de transmisión propuesta es necesaria para la fiabilidad y que la necesidad es inmediata.

El registro muestra que un factor importante que subyace tanto a la evaluación de la necesidad de ISO-NE como de la Compañía es el uso de una contingencia de doble circuito de torre que implica la pérdida simultánea de las líneas N12 y M13 entre la estación de maniobras de Pottersville y la subestación Sykes Road. En el momento de la Evaluación de Necesidades inicial ISO-NE 2026, esta contingencia era requerida por los procedimientos de planificación de ISO-NE, dado que representaba una de las contingencias más importantes para muchos elementos del sistema de transmisión en el Bolsillo de Carga del Proyecto (es decir, un escenario peor posible). El número y la gravedad de las violaciones térmicas y de voltaje del Proyecto Load Pocket identificadas por ISO-NE, así como la necesidad inmediata de soluciones, llevaron a que ISO-NE determinara que la necesidad era "sensible al tiempo" conforme a las normas TPL

de NERC, y que los propietarios de transmisiones "debían completar los proyectos identificados" (Exh. EN-2, A.P. 2-2, págs. 15, 31-32).

Tanto ISO-NE como la Compañía continuaron apoyándose en la contingencia de doble circuito en los estudios de necesidades y soluciones que siguieron a la evaluación inicial de necesidades ISO-NE 2026. El expediente muestra que los estándares aplicables de planificación de fiabilidad exigían el uso de la contingencia de doble circuito hasta 2022, momento en el que ISO-NE redesignó partes de su sistema de transmisión como ya no parte del BPS y, por tanto, no sujetas a pruebas de contingencia de doble circuito requeridas. Dada la escala y urgencia de la necesidad identificada en el Bolsillo de Carga del Proyecto, y el momento en que ISO-NE estableció nuevas políticas de planificación de transmisión y clasificaciones de sistemas, la Junta de Ubicación considera que el uso de la contingencia de doble circuito tanto por parte de ISO-NE como de las empresas apropiadas en los estudios de necesidad evaluados en este procedimiento.

#### IV. ENFOQUES ALTERNATIVOS PARA SATISFACER LA NECESIDAD IDENTIFICADA

##### A. Estándar de revisión

G.L. c. 164, § 69J exige que el proponente del proyecto presente alternativas a la instalación propuesta, que pueden incluir: (1) otros métodos de transmisión o almacenamiento de energía; (2) otras fuentes de energía eléctrica; o (3) una reducción de requisitos mediante la gestión de carga.<sup>14</sup> Al implementar su mandato legal, la Junta de Ubicación exige que el peticionario demuestre que, en conjunto, su proyecto propuesto es superior a estos enfoques alternativos en términos de coste, impacto ambiental y capacidad para satisfacer la necesidad identificada. Además, la Junta de Ubicación exige que el peticionario considere la fiabilidad del suministro como parte de su demostración de que el proyecto propuesto es superior a los enfoques alternativos del proyecto. SouthCoast Wind Energy LLC, EFSB 2204/D.P.U. 2267/22-68 (2024) en la página 39 ("SouthCoast Wind"); GCEP en 30; Fiabilidad en Mid Cape en 26-27; Beverly-Salem a los 17.

---

<sup>14</sup> G.L. c. 164, § 69J también exige que el solicitante presente "otras ubicaciones de sitios". El cumplimiento del requisito se evalúa en la Sección V, a continuación.

B. Análisis de las empresas sobre enfoques alternativos para satisfacer las necesidades

Las empresas evaluaron medios alternativos para abordar la necesidad identificada del proyecto (Exh. EN-2, en 1-2). Las Compañías desarrollaron varias alternativas: (1) el Proyecto propuesto y los componentes relacionados; (2) una "alternativa sin acción"; (3) una Alternativa al Cable Submarino basada en la Alternativa 1 identificada en el Estudio de Soluciones 2026 de ISO-NE; (4) una solución síncrona que consiste en la reconductividad de dos líneas de transmisión e instalación de dos condensadores síncronos de 30 MVAR; y (5) alternativas tradicionales no relacionadas con la transmisión ("NTAs") como nueva generación, eficiencia energética, almacenamiento solar y en baterías, programas de respuesta a la demanda y generación distribuida (Exh. EN-2, en 1-2). A través de esta evaluación, las empresas concluyeron que el proyecto es la alternativa superior que, en conjunto, mejor satisface la necesidad identificada al menor coste posible y con un impacto mínimo en el medio ambiente (Exh. EN-2, en 1-2).

1. Proyecto Propuesto y Componentes Relacionados

El proyecto propuesto es una línea de transmisión de 115 kV, principalmente aérea, de 12,1 millas en la vía existente entre la Eversource Industrial Park Tap en Acushnet y la subestación National Grid Bell Rock en Fall River (Exh. EN-2, en 1-1). La nueva línea extendería efectivamente la actual línea Eversource 114, que va desde la subestación Tremont en Wareham hasta la subestación Acushnet (Exh. EN-2, en 1-1 n.1).<sup>15</sup> El proyecto incluiría mejoras adicionales de control y trabajos auxiliares en la Subestación Acushnet, la Subestación Bell Rock y la Subestación Tremont (Exh. EN-2, en 1-1).

---

<sup>15</sup> La conexión de la Nueva Línea con la Línea 114 en el Industrial Park Tap está aproximadamente a 2,4 millas al noroeste del actual extremo sur de la Línea 114 en la Subestación Acushnet (Exh. EN-2, en 3-5 a 3-6, Fig. 3.4).

## 2. Alternativa sin acción

Bajo la Alternativa de No-Acción, las Compañías no construirían nuevas instalaciones para cubrir las necesidades de fiabilidad de la transmisión, y el sistema de transmisión actual permanecería sin cambios (Exh. EN-2, en 3-1). Como se ha comentado anteriormente, en su Actualización de Necesidades 2029, ISO-NE identificó un conjunto de problemas sensibles al tiempo térmicos, voltajes y pérdida contingente de carga dentro del Bolsillo de Carga del Proyecto, y confirmó que ciertas mejoras de transmisión, incluido el Proyecto, son necesarias para abordar estos problemas (Exh. EN-2, en 3-1). Las empresas también confirmaron que el proyecto es necesario para abordar el potencial de sobrecarga térmica en dos líneas de transmisión de 115 kV, y para evitar violaciones de tensión y colapso de tensión en el Bolsillo de Carga del Proyecto bajo ciertas contingencias N-1-1 (Exh. EN-2, en 3-1). Dado que la Alternativa de No-Action no satisface la necesidad identificada y no cumpliría los criterios de fiabilidad aplicables en la planificación de la transmisión, las Compañías no la consideraron más allá (Exh. EN-2, en 3-1).

## 3. Alternativas de transmisión

### a. Estudio de soluciones ISO-NE 2026

Para resolver los problemas consecuentes de pérdida de carga y colapso de tensión en el Bolsillo de Carga del Proyecto, así como otros problemas térmicos y de voltaje, ISO-NE desarrolló cuatro conjuntos de soluciones (compuestos por una combinación de soluciones que posteriormente en esta decisión se denominó Alternativas ISO-NE o Alt #1-4), cada uno de los cuales resolvería la necesidad identificada en el Bolsillo de Carga del Proyecto (Exh. EN-2, en 31 a 3-2).

**Tabla 7: Conjuntos de soluciones ISO-NE 2026 para el bolsillo de carga del proyecto.**

ID	Componentes de la solución	ISO-NE Sub #1 y Sub #2	ISO-NE Sub #1 y Sub #3	ISO-NE Sub #1 y Sub #4	ISO-NE Alt #2/#3 & Alt #4
1	Instalar una nueva línea desde la subestación de Bristol hasta una nueva estación de maniobras llamada Boyd's Lane en Portsmouth, RI (aproximadamente 5,0 millas). Incluye el coste del cable submarino de perforación direccional horizontal (HDD) a través de la bahía Mt. Hope.	X	X	X	
2	Modernización de la subestación de Bristol y añadido un nuevo interruptor de 115 kV.	X	X	X	
3	Instalar una nueva estación de 115 kV con un anillo de 5 interruptores en Boyd's Lane, Portsmouth, RI. Terminar la nueva línea de 115 kV y hacer el bucle L14/M13 de entrada/salida de la estación.	X	X	X	
4	Línea reconductora F-184 de 115 kV desde Merriman Junction hasta Warren y luego Bristol (5,1 millas).	X	X	X	
5	Separar los canales de retransmisión N12/M13 y reconductores N12 y M13 entre Somerset y Bell Rock (~3,5 millas).	X			X
6	Instalar una nueva línea de 115 kV (UG-1,7 mi y OH-1,8 mi) entre Somerset y Bell Rock (~3,5 millas). Añadir un interruptor automático en Somerset para la nueva línea.		X		
7	Instala un nuevo interruptor en serie con el desempate N12/D21 y mejora la mejora del interruptor de línea D21 en Bell Rock.				X
8	Reconductores N12 y M13 (sin división DCT) entre Somerset y Bell Rock (~3,5 millas).			X	
9	Instala un tercer interruptor en una bahía para terminar la Línea 114 en Bell Rock.			X	X
10	Extender la línea 114 – frontera Eversource/NGRID hasta Bell Rock (~4,2 millas).			X	X
11	Extender la línea 114 – Industrial Park Tap hasta la frontera entre Eversource y NGRID (~7,9 millas).			X	X
12	Instala condensadores en Bell Rock, High Hill y Wing Lane.			X	X

Fuente: Exh. EN-2, Apéndice 2-1, págs. 39-40, Tabla 5-3.

Nota: ISO-NE también identificó cinco componentes adicionales de la solución que son comunes a cada uno de los cuatro conjuntos de soluciones anteriores y, por tanto, no se muestran en la tabla.

El Estudio de Soluciones ISO-NE 2026 se basó principalmente en estimaciones de costes de construcción para comparar las alternativas anteriores y seleccionar un conjunto de soluciones preferido para el Bolsillo de Carga del Proyecto (Exh. EN-2, A.P. 2-1, en 53). La Tabla 8 muestra las estimaciones de costes en dólares de 2016 para las alternativas. Si los costes entre soluciones alternativas son similares, ISO-NE también considera:

- Facilidad esperada para obtener permisos (por ejemplo, ambiental, ubicación, etc.).
- Facilidad de construcción (durante la fase de construcción).
- Menos y más cortas paradas en la construcción (número y duración de las paradas).
- Reducción del impacto ambiental.
- Reducción del impacto de la mantequilla.
- Rendimiento general del sistema.
- Menor duración para construir o fecha de entrada en servicio anticipada.

Fuente:Exh. EN-2, Aplicación 2-1, en 53.

**Tabla 8 Estimaciones de costes para alternativas de transmisión ISO-NE en dólares de 2016.**

<b>Alternativas de transmisión</b>	<b>Estimaciones de costes (millones)</b>
ISO-NE Sub #1 y #2	192,4 \$
ISO-NE Sub #1 y #3	200,4 \$
ISO-NE Sub #1 y #4	197,5 \$
ISO-NE Alt #2/3 y #4	124,5 \$

Fuente:Exh. EN-2, Apéndice 2-1, págs. 55-56, Tabla 7-2.

Basándose en el coste significativamente menor, ISO-NE seleccionó la ISO-NE Alternativa 2 (líneas separadas y reconductoras M13 y N12 entre las subestaciones de Pottersville y Sykes Road) y la ISO-NE Alternativa 4 (extender la línea 114 desde Industrial Park Tap hasta la subestación Bell Rock) como el conjunto de soluciones preferidas para atender las necesidades del Project Load Pocket (Exh. EN-2, en 3-2). Este conjunto de soluciones incluye el proyecto propuesto (mostrado en las filas 10 y 11 de la Tabla 7) (Éx. EN-2, Aapp. 2-1, en 39, Tabla 5-3).

b. Alternativas de transmisión propuestas por las empresas

Tras la Actualización de Necesidades 2029, las empresas revisaron las alternativas presentadas para el Estudio de Soluciones 2026 para determinar si alguna debería presentarse como alternativa al Proyecto (Exposición EN-2, en 3-2). Las empresas señalaron que cualquier conjunto de soluciones que no incluya el Proyecto debe incluir necesariamente la Alternativa ISO-NE #1 (instalar un nuevo cable submarino y estación de conmutación en Rhode Island), denominada "Alternativa del Cable Submarino" en esta sección (Exh. EN-2, en 3-2). En este sentido, la Alternativa al Cable Submarino puede considerarse una alternativa al Proyecto (Exh. EN-2, en 3-2). Sin embargo, las Compañías también reconsideraron una posible solución que ISO-NE consideró y descartó a principios de su proceso de Estudio de Soluciones de 2026, que abordaba las violaciones térmicas aumentando la capacidad de las líneas de transmisión sobrecargadas proyectadas (Líneas 111 y 112), y los problemas de voltaje mediante la instalación de un dispositivo reactivo dinámico dentro de la Bolsa de Carga, que las Compañías designaron como la "Solución Síncrona" (Ex. EN-2, en 3-5).<sup>16</sup> Al desarrollar alternativas de transmisión al Proyecto, las Empresas centraron su revisión en la Alternativa de Cable Submarino y la Solución Síncrona, que ofrecían un sustituto directo y dirigido al Proyecto en comparación con el conjunto completo de soluciones de transmisión estudiadas por ISO-NE para cubrir las necesidades completas del Bolsillo de Carga del Proyecto (Exh. EN-2, en 3-2).<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> El Estudio de Soluciones de 2026 no evaluó el uso de condensadores síncronos como dispositivo reactivo dinámico, pero sí evaluó el uso de condensadores MVAR, que también proporcionan compensación de potencia reactiva y, por tanto, mitigan eficazmente la inestabilidad de tensión en el sistema (Exh. EN-2, en 3-5 a 3-6).

<sup>17</sup> Dado el enfoque limitado del análisis de las Compañías sobre sustitutos directos para el Proyecto para resolver la necesidad en la Bolsa de Carga del Proyecto, el análisis de alternativas de solución de transmisión por parte de las Compañías incluyó menos componentes de transmisión que los de ISO-NE. Por lo tanto, las alternativas de soluciones de transmisión de las empresas (incluido el proyecto) reflejaron costes menores que los Estudios de Soluciones ISO-NE, que abordaron todas las necesidades en el Bolsillo de Carga del Proyecto (Exh. EN-2, en 3-2). Aunque los costes no son directamente comparables, los análisis de costes de las empresas y de ISO-NE son consistentes al mostrar que el proyecto es una solución de transmisión de menor coste.

i. Alternativa al cable submarino

Las compañías argumentaron que una alternativa de cable submarino incluiría tres componentes principales: (1) construcción de una nueva estación de conmutación en Portsmouth, Rhode Island; (2) un nuevo cable subterráneo de aproximadamente 5,0 millas de 115 kV desde la Subestación de Bristol hasta la nueva estación de maniobra, incluyendo un tramo submarino lineal de 4.300 pies que atraviesa la bahía de Mount Hope; y (3) la reconducción de 5,1 millas de la línea existente de 115 kV F-184 desde Merriman Junction Tap hasta la Subestación de Bristol (Exh. EN-2, en 3-2 a 3-3). Las compañías explicaron que la construcción de una nueva estación de maniobra<sup>18</sup> en un sitio actualmente poco desarrollado provocaría impactos permanentes en el uso del suelo y que la perforación direccional horizontal ("HDD") bajo Mount Hope Bay requeriría maquinaria especial para manipular carretes y construir de grandes tamaños y sobrepeso (Exh. EN-2, en 3-4). Además, la alternativa implicaría la instalación subterránea en las calles de una zona residencial de densidad media, que según las compañías tendría impactos temporales debido a restricciones de tráfico y ruido de obras (Exh. EN-2, en 3-4).

La Tabla 9 muestra la estimación de costes de la Alternativa al Cable Submarino basada en la estimación de costes del Estudio de Soluciones de 2026, junto con las estimaciones de costes para el Proyecto y la Solución Síncrona (Exh. EN-2, en 3-3 a 3-6). La Alternativa de Cable Submarino costaría 102,3 millones de dólares, casi el doble que el Proyecto, que fue de 52,7 millones (Exposición EN-2, en 3-4). Además, la alternativa de cable submarino tiene mayores impactos medioambientales (es decir, la construcción de una nueva estación de conmutación en un terreno sin urbanizar), lo que las empresas indicaron que va en contra de sus objetivos (Exposición EN-2, en 3-4). Basándose en lo anterior, las empresas concluyeron que el proyecto es una solución superior en comparación con la alternativa del cable submarino al equilibrar consideraciones de fiabilidad, costes e impactos medioambientales (Informe de la empresa en la página 51; Exh. EN-2, en 3-4).

---

<sup>18</sup> Las compañías utilizan los términos estación de conmutación y subestación de forma intercambiable al referirse a la hipotética nueva estación de conmutación que tendría que construirse en Portsmouth, Rhode Island, para la alternativa del cable submarino.

**Tabla 9 Estimaciones de costes para alternativas de transmisión de las empresas en dólares de 2016.**

<b>Alternativas de transmisión</b>	<b>Estimaciones de costes (millones)</b>
Proyecto propuesto	52,7 \$
Alternativa al Cable Submarino de las Empresas (Alternativa ISO-NE #1)	102,3 \$
Solución síncrona de las empresas	60,2 \$

Fuente:Exh. EN-2, en 3-4, 3-6.

#### ii. Solución síncrona

La Solución Síncrona tenía tres componentes principales: (1) reconductor de 4,1 millas de la línea 115 kV 112 desde la Terminal del Parque Industrial hasta la Subestación del Parque Industrial; (2) reconductor de 2,4 millas de la línea 115 kV 111 desde la subestación Industrial Park hasta la estación de maniobras de High Hill; y (3) instalar dos condensadores síncronos de 30 MVAR<sup>19</sup> en la Subestación Dexter de 115 kV de National Grid (Exh. EN-2, en 3-5).

Las compañías consideraron cuatro posibles ubicaciones para los condensadores síncronos: las subestaciones High Hill e Industrial Park de Eversource en Massachusetts y las subestaciones Dexter y Tiverton de National Grid en Rhode Island (Exh. EN-2, en 3-5). Las compañías indicaron que el soporte de voltaje sería más eficaz ubicado aguas abajo del Bolsillo de Carga; por lo tanto, las compañías evaluaron aún más ubicaciones cercanas a los emplazamientos de las subestaciones de Dexter y Tiverton (Exh. EN-2, en 3-5). Los criterios evaluados por las empresas incluyeron la disponibilidad de espacio dentro o cerca de los emplazamientos de las subestaciones, la facilidad de interconexión y los posibles impactos ambientales (Exh. EN-2, en el pág. 35). Aunque las empresas declararon que no encontrarían limitaciones de espacio en ninguno de los dos sitios, habría desafíos para proporcionar protección de relés en el sitio de la Subestación de Tiverton (Exh. EN-2, en 3-6). En

<sup>19</sup> Los condensadores síncronos se utilizan para proporcionar soporte de tensión, suministrando potencia reactiva a la red de transmisión para regular el voltaje (Exh. EN-2, en el pág. 35). Refuerzan el sistema en términos de corriente de cortocircuito y proporcionan inercia para mejorar la estabilidad del sistema (Exh. EN-2, en el pág. 35).

consecuencia, las compañías eligieron la Subestación Dexter como su ubicación preferida para los condensadores síncronos (Exh. EN-2, en 3-6). Las empresas explicaron que la modelización del flujo de carga demostró que la adición de dos condensadores síncronos de 30 MVAR resolvería las preocupaciones de tensión (Exh. EN-2, en 3-6). Las empresas añadieron que la valla existente tendría que ampliarse y que los árboles deberían ser talados, con posibles impactos en los humedales, para que los condensadores síncronos se instalen en la Subestación Dexter (Exposición EN-2, en 3-6).

Las empresas compararon la fiabilidad del proyecto propuesto y de la Solución Síncrona y concluyeron que el proyecto propuesto era superior (Exh. EN-2, en 3-7). Las empresas afirmaron que el Proyecto tenía varias características que lo hacían una alternativa más fiable que la Solución Síncrona: (1) el Proyecto es un dispositivo estático, libre de piezas móviles y requiere requisitos de mantenimiento limitados; y (2) el Proyecto añadiría un nuevo camino de transmisión que reduciría los riesgos asociados al mantenimiento de las líneas de transmisión para las otras líneas de 115 kV que dan servicio al Bolsillo de Carga del Proyecto y ayudaría a facilitar la interconexión de nueva generación eólica y solar, almacenamiento en baterías y otros recursos energéticos distribuidos (Exhs. EN-2, en las páginas 3-7; EFSB-PA-1).

Las empresas también compararon los posibles impactos medioambientales del proyecto y de la solución síncrona (Exh. EN-2, en 3-7). Ambas soluciones estarían ubicadas dentro de las líneas de transmisión aéreas existentes en áreas residenciales no desarrolladas o de baja densidad (Exh. EN-2, en 3-7). Sin embargo, el proyecto requeriría cierta limpieza adicional para acomodar la Nueva Línea, mientras que la parte reconductora de la Solución Síncrona no (Exh. EN-2, en el pág. 37). Para acomodar los condensadores síncronos en la Solución Síncrona, las Compañías tendrían que desmontar árboles alrededor de la Subestación Dexter y potencialmente perturbar los humedales de agua dulce situados alrededor del perímetro de la subestación (Exh. EN-2, en 3-7). Como se muestra en la Tabla 9, arriba, la Solución Síncrona costaría 60,2 millones de dólares, lo que supone 7,5 millones más que el coste estimado del proyecto en 52,7 millones (Exposición EN-2, en 3-6).

Dado lo anterior, las empresas afirman que el Proyecto es superior a la Solución Síncrona al bajar consideraciones de fiabilidad, coste e impactos medioambientales (Exh. EN-2, en 3-8).

#### 4. Alternativas no relacionadas con la transmisión

Al realizar su análisis NTA, las empresas consideraron el nivel mínimo de recursos necesarios para resolver las necesidades de fiabilidad del Bolsillo de Carga del Proyecto bajo las condiciones de contingencia N-1-1 al nivel máximo de carga neta de 2020 de 493 MW (Exh. EN-2, en 3-8). Las empresas afirmaron que el nivel mínimo de inyección de energía requerido en el nivel máximo de carga neta de 2020 es de 85 MW (Exh. EN-2, en 3-8). Sin embargo, las empresas requerirían un nivel más alto de inyecciones energéticas para resolver las necesidades identificadas según la previsión de carga máxima para 2031 de 555 MW (Exh. EN-2, en 3-8). Las empresas afirman que serían necesarios 147 MW de energía inyectada para resolver la necesidad proyectada de fiabilidad de la transmisión según la previsión de carga máxima para 2031 (Exh. EFSB-PA-6).

Las compañías indicaron que las NTAs tendrían que estar ubicadas en o cerca de las subestaciones High Hill o Bell Rock (Exh. EN-2, en 3-8). Según las empresas, estas ubicaciones proporcionarían el rendimiento térmico y de voltaje óptimo para el Bolsillo de Carga durante eventos de contingencia del sistema (Exh. EN-2, en 3-8). Dado que la Subestación Bell Rock se encuentra dentro de la Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts, el desarrollo en la zona que rodea la Subestación Bell Rock estaría significativamente restringido según las Compañías (Exh. EN-2, en 3-8). En consecuencia, las compañías eligieron la Estación de Conmutación de High Hill como ubicación óptima para la hipotética interconexión de NTAs (EN-2, en 3-8). Las empresas analizaron si la respuesta a la demanda o el BESS/PV podían proporcionar la inyección de energía necesaria (Exh. EN-2, en 3-9).

##### a. Respuesta activa a la demanda y eficiencia energética

Las empresas afirmaron que ni la respuesta activa a la demanda (reducción de carga con generación in situ) ni la eficiencia energética podían mitigar las necesidades atendidas por el Proyecto a la escala que requeriría esos recursos (Ejemplo. EN-2, en 3-9). Las empresas pronostican que para 2029, la eficiencia energética reducirá la carga superficial en un 58 MW o en un ocho por ciento de la carga bruta de superficie (Exh. EN-2, en 3-9). Las empresas

estimaron que sería necesario un ahorro adicional de 85 MW en demanda, además de los 58 MW previstos (Exh. EN-2, en 3-9). Las empresas argumentan que esta cantidad de respuesta activa a la demanda o eficiencia energética incremental no está disponible en el plazo o escala necesarios para sustituir el proyecto (Exh. EN-2, en 3-9).

b. Almacenamiento de energía en baterías y fotovoltaica

Las empresas evaluaron el uso de sistemas de almacenamiento de energía en baterías ("BESS") o energía fotovoltaica como NTA, y afirman que la NTA necesitaría poder despachar 14 horas en un ciclo de carga diario para abordar una contingencia N-1-1 (Exh. EN-2, en 3-9). Las empresas explicaron que una duración de 14 horas era mayor que la capacidad de la energía solar fotovoltaica debido a su naturaleza intermitente (Exposición EN-2, en 3-9). Además, las empresas argumentaron que el uso solo del BESS no sería posible debido a la falta de capacidad de transmisión disponible en el Bolsillo de Carga del Proyecto para cargar el BESS en horas valle (Exh. EN-2, en 3-9).

Las empresas afirmaron que, al combinarse, la fotovoltaica y el almacenamiento de energía tienen el potencial de superar las limitaciones técnicas que cada tecnología enfrenta de forma independiente (Exh. EN-2, en 3-9, EFSB-PA-9). Las empresas estimaron una solución alternativa que consiste en un sistema híbrido hipotético (una planta solar de 170 MW combinada con un BESS de almacenamiento de 169 MW y 4 horas) en 239.253.665 dólares (Exh. EFSB-PA-14). Las empresas revisaron todos los proyectos fotovoltaicos y BESS propuestos por los desarrolladores en la cola de interconexión ISO-NE en la estación de conmutación High Hill o aguas abajo de ella (Exh. EN-2, en 3-9 a 3-10). Las empresas señalaron que el proyecto BESS suele tener cuatro horas de capacidad máxima de descarga y, por tanto, carece de la duración necesaria para cubrir la mayor duración de la fiabilidad necesaria en el Bolsillo de Carga del Proyecto (Exh. EN-2, en 3-10). Finalmente, las empresas añadieron

que los proyectos BESS podrían retirarse de la cola en cualquier momento, lo que haría inviable el BESS para satisfacer la necesidad identificada de manera fiable (Exh. EN-2, en 3-10).<sup>20</sup>

c. NTAs técnicamente viables

Una vez que las empresas determinaron que los proyectos de generación actualmente en la cola de interconexión no cubrirían las necesidades de fiabilidad de la transmisión, diseñaron un NTA hipotético que consistía en una instalación de generación convencional o una instalación solar combinada con almacenamiento (Exh. EN-2, en 3-10). Las compañías exploraron los retos prácticos de una nueva instalación de generación, como el tiempo de desarrollo, los requisitos de suelo y los requisitos de infraestructura (Exh. EN-2, en 3-10). Las empresas determinaron que los requisitos de un sitio cercano a High Hill Switching Station para una solución NTA implicarían la finalización de los procesos de permisos y ubicación, estudios de interconexión con ISO-NE, asegurar un suministro de combustible disponible (si procede) y contratar con proveedores de equipos y constructores (Exh. EN-2, en 3-10). Las empresas afirmaron que las alternativas convencionales de generación como los generadores de gas requerirían cantidades significativas de terreno, así como mejoras en los oleoductos para garantizar un suministro adecuado de combustible (Ex. EN-2, en 3-11). Las empresas también presentaron largos plazos de permisos tanto para mejoras en el suministro de gas como para los propios generadores como desafíos (Exh. EN-2, en 3-11). Las compañías concluyeron que las alternativas convencionales eran prohibitivas en costos, y que la opción más económica se estimaba en 7 millones de dólares al año (Exh. EN-2, en 3-11). Las empresas indicaron que esos obstáculos hacían poco práctico y poco probable que desarrollaran un proyecto de generación en el mismo plazo que el proyecto (Exh. EN-2, en 3-10).

Las Compañías estimaron que la superficie necesaria para una solución solar más baterías sería de 1.100 acres (Éx. EN-2, en 3-11). Además, esta solución NTA probablemente requeriría adquisiciones de terrenos o intereses de arrendamiento para el acceso de acceso de derechos de

---

<sup>20</sup> Las empresas también señalaron que la finalización del proyecto se ha asumido en estudios de interconexión para muchos RED en el área del proyecto y podría ser una necesidad para una interconexión exitosa de estos recursos (Exh. EN-2, en 3-10).

transmisión con el fin de interconectarse (Exh. EN-2, en 3-11). En cuanto a costes, las empresas estimaron que una solución combinada de energía solar y almacenamiento en baterías costaría aproximadamente 25,4 millones de dólares al año (Exh. EN-2, en 3-11). Por las razones mencionadas anteriormente, las empresas consideraron que los NTAs hipotéticamente disponibles eran inferiores al Proyecto tanto desde el punto de vista financiero como de la constructibilidad (Exh. EN-2, en 3-11).

### C. Análisis y hallazgos sobre enfoques alternativos

La evaluación de las empresas sobre los enfoques alternativos al proyecto propuesto incluyó una revisión de posibles alternativas de transmisión y no transmisión. En cuanto a las alternativas de transmisión, los registros muestran que la Alternativa de Cable Submarino y la Solución Síncrona eran inferiores al Proyecto. La Alternativa de Cable Submarino implicaría la adquisición de nuevas vías de acceso o servidumbres y una nueva estación de conmutación a construir costaría 102,3 millones de dólares en comparación con los 52,7 millones del proyecto. La Solución Síncrona es inherentemente menos fiable porque tiene más piezas móviles y mayores requisitos de mantenimiento. Tampoco proporcionaría un beneficio equivalente al Proyecto para facilitar actividades de mantenimiento en otras líneas de transmisión, ni para interconectar RED en el Bolsillo de Carga del Proyecto. Además, el coste incremental de perseguir la Solución Síncrona en relación con el Proyecto fue de aproximadamente 7,5 millones de dólares, lo que supone aproximadamente un 14 por ciento más que el coste del Proyecto.

Las empresas consideraron si las instalaciones de la NTA propuestas para interconectarse dentro de la Bolsa de Carga podían cumplir con un requisito de inyección de la NTA de 85 MW. El registro muestra que las medidas de respuesta a la demanda activa y pasiva (como la generación a la demanda y la EE) no son desplegadas a la escala necesaria para cumplir con el requisito mínimo de inyección de 85 MW. Para 2029, las empresas predijeron que el futuro EE reducirá 58 MW de los requisitos de carga. Las empresas argumentan que una reducción adicional de 85 MW en la carga simplemente no es alcanzable.

Una instalación BESS combinada de fotovoltaica y utilidad sería prohibitiva debido a la escala y los costes de almacenamiento de energía asociados a la ubicación de dicha instalación.

Los generadores convencionales como los de gas o los de doble combustible eran igualmente inviables debido a los requisitos de suelo e infraestructuras, y a los plazos complicados y costosos de permisos.<sup>21</sup> En general, el registro muestra que las alternativas a NTA identificadas en el registro son técnicamente inviables o inferiores al Proyecto en cuanto a fiabilidad y coste.

Basándose en su revisión de alternativas de transmisión y no transmisión, la Junta de Ubicación considera que el Proyecto es superior a las demás alternativas identificadas en cuanto a proporcionar un suministro energético fiable para la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible.

## V. SELECCIÓN DE RUTAS

### A. Estándar de revisión

G.L. c. 164, § 69J exige que una petición para construir incluya una descripción de alternativas a la instalación, incluyendo "otras ubicaciones de sitios". Por tanto, la Junta de Ubicación exige que el solicitante demuestre que ha considerado una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación y que sus instalaciones propuestas están ubicadas en lugares que minimizan los costes y los impactos medioambientales, asegurando al mismo tiempo un suministro energético fiable. Para ello, el solicitante debe cumplir un examen de dos frentes. En primer lugar, el solicitante debe demostrar que desarrolló y aplicó un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de manera que asegure que no ha pasado por alto ni eliminado ninguna ruta que, en conjunto, sea claramente superior a la ruta propuesta. En segundo lugar, el solicitante generalmente debe demostrar que identificó al menos dos sitios o rutas observados con algún grado de diversidad geográfica. Viento SouthCoast a 4546; GCEP en las páginas 37-38; Beverly-Salem a los 29. Pero véase Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 1601, en las páginas 28-29 (2016) ("Colonial 2016"); Colonial Gas Company d/b/a National Grid, EFSB 18-01/D.P.U. 1830, en las páginas 40-42 (2019) ("Colonial 2019"), donde

---

<sup>21</sup> Aunque la Junta considera poco convincentes las afirmaciones de las empresas sobre la "inviabilidad" de los proyectos BESS debido a su retirada, la naturaleza prohibitiva de estos proyectos hace que BESS sea poco práctico en este caso concreto.

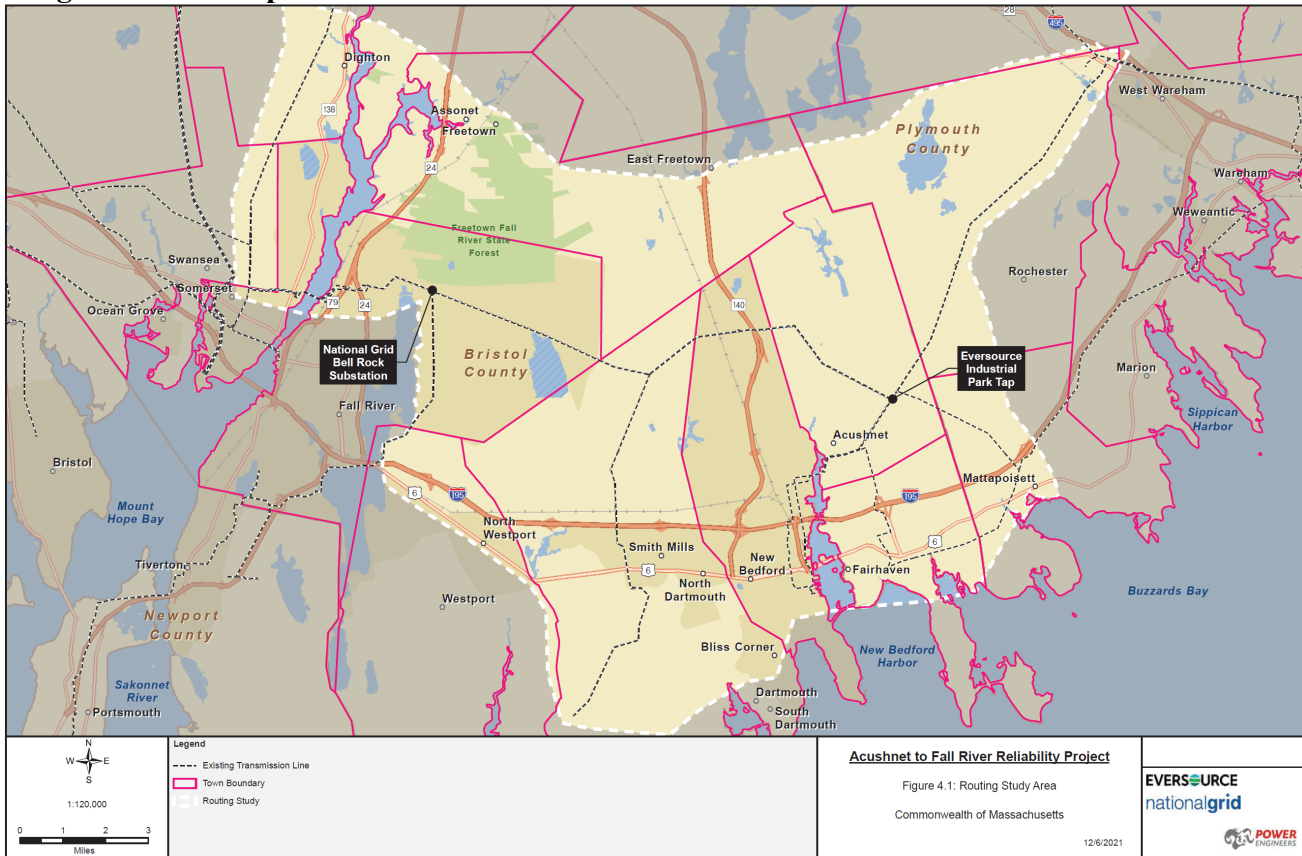
la Junta de Ubicación consideró razonable la decisión de la empresa de no indicar una ruta alternativa.

B. Enfoque de las empresas para la selección de rutas

En su análisis de rutas, las Compañías buscaron identificar una ruta técnicamente factible que minimizara los impactos en los entornos naturales y construidos y fuera rentable (Exh. EN-2, en 4-1). El análisis de las Compañías siguió esta secuencia: (1) definir un Área de Estudio de Rutas y desarrollar un conjunto general de criterios de selección de rutas; (2) identificar un Universo de Rutas, incluyendo todas las posibles rutas aéreas y subterráneas; (3) filtrar las rutas potenciales según los criterios de selección de rutas para reducir las opciones a rutas y variantes candidatas; (4) evaluar, puntuar, pesar y clasificar las rutas candidatas basándose en información más específica de cada ruta, incluyendo los criterios de selección de rutas, coste y fiabilidad; y (5) seleccionar una ruta preferida (Éx. EN-2, en 4-1, 4-26 a 4-27).

1. Definición del área de estudio de rutas y establecimiento de criterios de selección de rutas

Las compañías definieron el Área de Estudio de Enrutamiento, centrada en las líneas de transmisión existentes de las compañías, como terreno dentro de los siguientes límites geográficos (véase también la Figura 5): (1) Corredor del Gasoducto Enbridge al norte; (2) la Ruta de Autopistas 6 de EE. UU. hacia el sur; (3) la subestación Bell Rock al oeste; y (4) Industrial Park Tap al este ("Área de Estudio de Enrutamiento") (Exh. EN-2, en 4-1). El Área de Estudio de Enrutamiento consistía en espacios abiertos estatales, municipales y privados intercalados con zonas residenciales, comerciales, industriales y agrícolas (Exposición EN-2, en 42).

**Figura 5: Mapa del área de estudio de ruta.**

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

A continuación, las compañías establecieron un conjunto de criterios para identificar posibles rutas aéreas y subterráneas:

- Maximizar el uso de los corredores lineales existentes, prefiriendo la línea de transmisión existente, pero también considerando otros corredores de servicios públicos y de transmisión;
- Mantener la operabilidad/fiabilidad del sistema, incluyendo la minimización de las restricciones de acceso;
- Minimizar los impactos sobre los recursos medioambientales;
- Minimizar costes evitando construcciones subterráneas siempre que sea posible;
- Limitar las restricciones de construcción, incluyendo minimizar los cruces de carreteras o trabajar dentro de otros corredores de servicios públicos como los corredores ferroviarios;
- Minimizar los impactos en las zonas densamente desarrolladas.

Fuente: Exh. EN-2, en 4-2.

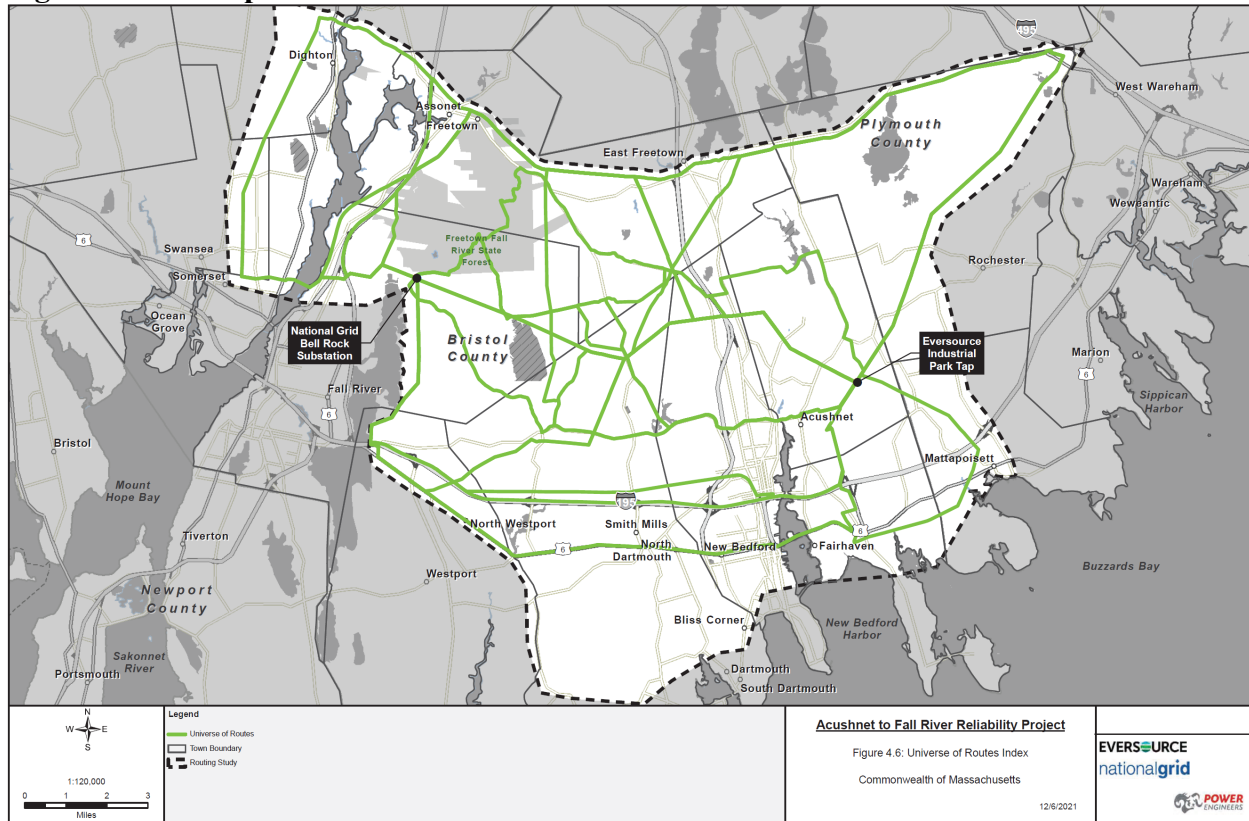
Las Compañías explicaron que, al desarrollar los criterios, tuvieron en cuenta las restricciones técnicas, incluyendo las separaciones verticales y horizontales necesarias, profundidades, retrasos y puntos finales de conexión en una subestación o estación de conmutación (Exh. EN-2, en 4-2).

## 2. Identificación del Universo de Rutas

Con los criterios anteriores, las compañías realizaron una revisión "macro" de los mapas topográficos del Servicio Geológico de los Estados Unidos ("USGS"), los datos del Sistema de Información Geográfica ("GIS") e imágenes aéreas del Área de Estudio de Ruta para identificar corredores lineales existentes que podrían utilizarse, individualmente o en combinación, para construir la Nueva Línea (Exh. EN-2, en 4-3). Las compañías se centraron en el uso de corredores de servicios públicos y de transporte existentes para evitar la necesidad de crear una nueva vía de acceso (Exposición EN-2, en 4-3). Las Compañías identificaron nueve corredores existentes de líneas de transmisión/distribución (que designaron como ROW 1-9), un corredor de servicios públicos propiedad municipal (que las Compañías designaron como ROW 10) y varios corredores ferroviarios, de carreteras, carreteras locales y tuberías de gas natural (Exh. EN-2, en 4-3 a 4-5).

Combinando todas las rutas posibles a través de estas ROWs y corredores desde el Industrial Park Tap hasta la Subestación Bell Rock, las empresas identificaron 24 opciones de ruta diferentes, como se muestra en la Figura 6, que constituyen el Universo de Rutas del Proyecto (Exh. EN-2, en 4-5).

**Figura 6: Mapa del Universo de Rutas.**



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

3. Filtrado de rutas potenciales y reducción a una lista de rutas candidatas

Durante el proceso inicial de selección basado en los mismos criterios que las compañías usarían posteriormente para puntuar las rutas candidatas, determinaron que 17 de las 24 rutas del universo de rutas no eran adecuadas para la Nueva Línea debido a preocupaciones relacionadas con los requisitos de adquisición de terrenos y los costes asociados, complicaciones con la ubicación con la infraestructura de transporte y gas y las limitaciones de construcción (Exh. EN-2, en 4-6). Las Compañías eliminaron esas rutas de la consideración posterior y realizaron un análisis detallado y una clasificación de las siete opciones de ruta restantes ("Rutas Candidatas"), resumidas en la Tabla 10 y mostradas en la Figura 7 (Exposición EN-2, en 4-6, 4-11).<sup>22</sup>

<sup>22</sup> La Compañía mantuvo los números originales de ruta en su análisis de las siete Rutas Candidatas. El personal de la Junta de Ubicación también se refiere a las Rutas de Candidatos con esos números.

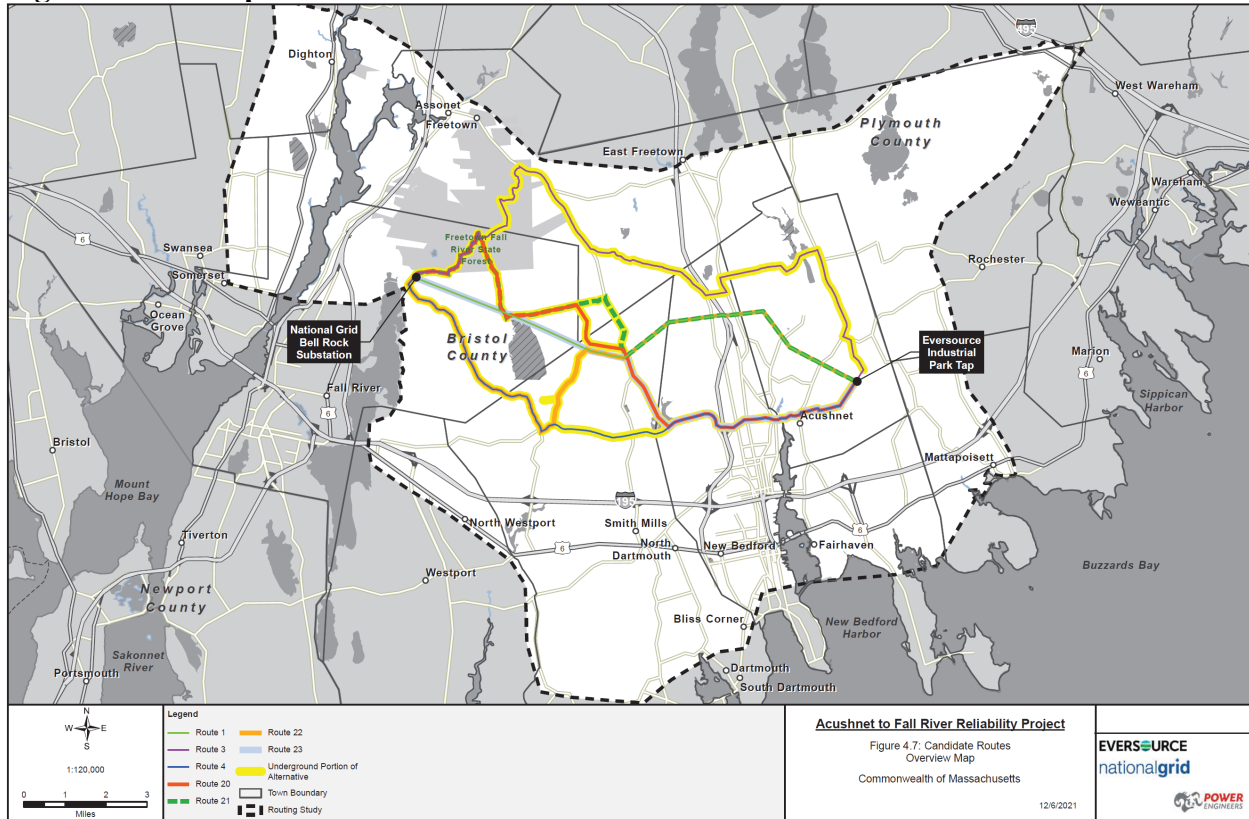
**Tabla 10: Resumen de rutas candidatas.**

<b>Ruta de candidato</b>	<b>Longitud total</b>	<b>Enrutamiento (UG: subterráneo OH: por encima)</b>	<b>Principales cruces de cuerpos de agua</b>	<b>Cruces complejos (distancia de cruce)</b>	<b>Lugares de interés y principales áreas de conservación</b>
1 (Ruta propuesta)	12,1 millas	12,0 millas OH y 600 pies UG dentro de la Línea de Transmisión ROW 4.	Río Acushnet, embalse Copicut	Paso a nivel ferroviario en New Bedford (100 pies); cruce de línea de transmisión en Industrial Park Tap (150 pies); cruce de línea de transmisión en High Hill (440 pies)	Área de Conservación Wheldon Woods, Reserva Estatal del Pantano de Cedro Acushnet, Bioreserva Sureste de Massachusetts, Reserva Watuppa
3	18,4 millas	0,4 millas OH dentro de la Línea de Transmisión FILA 1; 18 millas de UG por carreteras locales desde Mendall Road en Acushnet hasta Bell Rock Road en Fall River.	Embalse de New Bedford	Cruce ferroviario en Main Street cruzando Acushnet y New Bedford vía HDD (50 pies)	Bosque Estatal Freetown/Fall River, Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts, Reserva Watuppa
4	14,1 millas	0,7 millas OH dentro de la Línea de Transmisión FILA 2; 13,4 millas de UG por carreteras locales desde Hathaway Road en Acushnet hasta Bell Rock Road en Fall River.	Río Acushnet	cruce del río Acushnet en Main Street vía HDD (50 pies); cruce ferroviario por Tarklin Hill Road en New Bedford mediante tubería de extracción (70 pies)	Copicut Woods, Reserva Bionatural del Sureste de Massachusetts, Reserva Watuppa
20	15,7 millas	0,7 millas OH dentro de la Línea de Transmisión FILA 2; 15 millas de UG por carreteras locales desde Hathaway Road en Acushnet hasta Bell Rock Road en Fall River.	Río Acushnet, Estanque Turner	cruce del río Acushnet en Main Street vía HDD (50 pies); cruce ferroviario por Tarklin Hill Road en New Bedford mediante tubería de extracción (70 pies); Cruce de la Ruta 140 mediante tubería de elevación (275 pies); Cruce del estanque Turner de Shawmut Avenue en	Reserva Estatal del Pantano de Cedro Acushnet, Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts, Bosque Estatal Freetown Fall River, Reserva Watuppa

Ruta de candidato	Longitud total	Enrutamiento (UG: subterráneo OH: por encima)	Principales cruces de cuerpos de agua	Cruces complejos (distancia de cruce)	Lugares de interés y principales áreas de conservación
				Dartmouth mediante HDD (330 pies)	
21	15,1 millas	6,5 millas OH dentro de la línea de transmisión ROW 4; 8,6 millas de UG por carreteras locales desde High Hill Road en Dartmouth hasta Bell Rock Road en Fall River.	Río Acushnet	Paso a nivel ferroviario en New Bedford (100 pies); cruce de línea de transmisión en Industrial Park Tap (150 pies)	Área de Conservación Wheldon Woods, Reserva Estatal Acushnet Cedar Swamp, Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts, Bosque Estatal Freetown Fall River, Reserva Watuppa
22	15,5 millas	7,5 millas OH dentro de la Línea de Transmisión FILA 4; 8,0 millas de UG por carreteras locales desde Collins Corner Road en Dartmouth hasta Bell Rock Road en Fall River.	Río Acushnet	Paso a nivel ferroviario en New Bedford (100 pies); cruce de líneas de transmisión en Industrial Park Tap (150 pies); cruce de línea de transmisión en High Hill (440 pies)	Reserva Estatal del Pantano de Cedro Acushnet, Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts, Bosques de Copicut, Reserva Watuppa
23	12,8 millas	0,7 millas OH dentro de la Línea de Transmisión FILA 2; 6,6 millas de UG por carreteras locales desde Hathaway Road en Acushnet hasta High Hill Road en Dartmouth; y otras 5,5 millas OH dentro de la Fila de Transmisión 4.	Río Acushnet, Estanque Turner, embalse Copicut	Cruce de línea de transmisión en High Hill (440 pies); Paso a paso del estanque Turner de Shawmut Avenue en Dartmouth mediante HDD (330 pies); cruce del río Acushnet en Main Street vía HDD (50 pies); cruce ferroviario por Tarklin Hill Road en New Bedford mediante tubería de extracción (70 pies)	Reserva Estatal del Pantano de Cedro de Acushnet, Bioreserva del Sureste de Massachusetts, Reserva Watuppa

Fuente: Exhs. EN-2, en 4-11; EFSB-RS-5; Informe de empresas en la página 70, citando Exhs. EN-2, en las páginas 4-12, Tabla 4-2; EFSB-RS-3; EFSB-RS-3(1).

**Figura 7: Mapa de rutas candidatas.**



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

#### 4. Ponderación y puntuación de rutas candidatas

Las Compañías identificaron 15 criterios en tres categorías para puntuar las Rutas Candidatas (Exh. EN-2, en las páginas 4-13). Las compañías asignaron a cada criterio un peso que iba del uno al tres, siendo uno el peso más bajo y tres el peso más alto, para permitir que la puntuación reflejara la importancia relativa del criterio (Exh. EN-2, en las páginas 4-13). Las compañías también utilizaban un sistema de puntuación "ratio" para comparar las Rutas Candidatas en cada uno de los 15 criterios, donde la puntuación bruta de cada ruta se divide entre la puntuación bruta más alta entre todas las Rutas Candidatas; una puntuación más baja indica un impacto potencial menor (Éx. EN-2, en las páginas 4-13).<sup>23</sup> La siguiente Tabla 11 presenta las

<sup>23</sup> Por ejemplo, si la Ruta X implica 10 acres de tala de árboles, la Ruta Y cinco acres y la Ruta Z dos acres, la Ruta X puntuaría 1,0, la Ruta Y 0,5 y la Ruta Z 0,2 (Expresión EN-2, en las páginas 4-13).

puntuaciones ponderadas para los criterios específicos evaluados a lo largo de cada Ruta

Candidata:

**Tabla 11: Matriz de Evaluación de Puntuación de Ruta Candidata (Condensada).**

<b>Puntuación de ruta del candidato / Criterios ponderados</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
<b>Entorno social / desarrollado</b>							
Residencias	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 sensibles	0.00	2.14	3.00	2.57	0.00	0.64	2.36
Tierras de Conservación de DCR	0.00	2.50	1.27	3.00	3.00	1.30	0.00
Recursos históricos y arqueológicos	0.45	1.03	2.00	1.80	0.42	0.61	1.66
<b>Subtotal</b>	<b>0.91</b>	<b>9.18</b>	<b>10.65</b>	<b>11.48</b>	<b>4.29</b>	<b>3.73</b>	<b>7.78</b>
<b>Entorno natural</b>							
Humedales	1.00	0.08	0.12	0.14	0.75	0.89	0.39
ORW, ACEC y Cap. 91 Cruces Jurisdiccionales	1.00	0.00	1.00	2.00	1.00	0.00	2.00
Hábitat de especies raras	2.00	0.41	0.67	0.71	0.73	0.76	1.98
Tala de árboles	3.00	0.59	0.38	0.65	1.45	1.32	2.22
Potencial de contaminación subterránea	0.00	0.00	1.00	1.00	0.00	0.00	1.00
Posibles impactos de la congestión del tráfico	0.00	3.00	2.23	2.48	1.42	1.33	1.10
<b>Subtotal</b>	<b>7.00</b>	<b>4.08</b>	<b>5.40</b>	<b>6.98</b>	<b>5.35</b>	<b>4.30</b>	<b>8.69</b>
<b>Constructibilidad</b>							
Cruces complejos	1.20	0.40	1.20	1.60	0.80	1.20	2.00
Congestión con infraestructuras de servicios públicos existentes	0.00	1.10	2.00	2.00	0.00	0.00	2.00
Ángulos duros	0.12	1.00	0.28	0.72	0.52	0.28	0.32
Se requieren mejoras sustanciales en las carreteras	1.58	2.39	2.16	3.00	3.00	2.16	1.62

<b>Puntuación de ruta del candidato / Criterios ponderados</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
<b>Subtotal</b>	<b>2.90</b>	<b>4.49</b>	<b>5.64</b>	<b>7.32</b>	<b>4.32</b>	<b>3.64</b>	<b>5.94</b>
<b>Total</b>							
<b>Puntuación Total de Criterios<sup>^</sup></b>	<b>10.82</b>	<b>17.75*</b>	<b>21.70</b>	<b>25.78</b>	<b>13.95</b>	<b>11.67</b>	<b>22.41</b>

Fuente: Exh. EN-2, en las páginas 4-23 a 4-24, Tabla 4-4.

\* Las tablas 4-4 mostraron erróneamente que la puntuación total de los criterios para la Ruta 3 era 18,15 cuando la suma de todos los criterios es 17,75.

<sup>^</sup> Los errores de redondeo en las Tablas 4-4 se dejan tal cual en esta tabla.

Según el análisis de las Compañías, la Ruta 1 tiene la puntuación ponderada más baja (10,82) y, por tanto, resultaría en el menor impacto potencial de todas las Rutas Candidatas (Exh. EN-2, en 4-21). Las compañías determinaron que la Ruta 1 tenía la puntuación ponderada más baja para las residencias, el potencial de congestión del tráfico, ángulos duros y el criterio de mejoras sustanciales en la carretera (Exh. EN-2, en 4-23). Según la evaluación de las empresas, la Ruta 22 ocupó el segundo lugar con una puntuación de 11,67 (impactos menores que la Ruta 1 en los criterios de medio ambiente natural), seguida por la Ruta 21 con una puntuación de 13,95 (también superando a la Ruta 1 en los criterios de medio ambiente natural) (Exo. EN-2, en 4-23).

Las empresas desarrollaron una estimación de costes de -25%/+25% para su ruta propuesta basada en la suma de las estimaciones de costes de líneas de transmisión de National Grid y Eversource para el proyecto, mientras que las compañías elaboraron estimaciones conceptuales de costes (-50%/+200%) para las otras rutas candidatas basadas en estimaciones de coste por milla de 3,65 millones de dólares por milla para construcción aérea y 20 millones de dólares por milla para construcción subterránea (Exh. EN-2, en las páginas 4-25). Los costes estimados se muestran a continuación en la Tabla 12.

**Tabla 12: Cribado conceptual Costes estimados.**

<b>Ruta de candidato</b>	<b>Longitud</b>	<b>Coste por Segmento (millón)</b>	<b>Coste Total Estimado (millón)</b>
1 (Ruta propuesta)	12,1 millas (12,0 millas sobre la cabeza (OH) y 600 pies bajo tierra (UG))	N/A*	50,5 \$
3	18,4 millas (0,4 millas OH y 18,0 millas UG)	OH - 1,46 \$ Licenciatura - 360 \$	361,46 \$
4	14,1 millas (0,7 millas OH y 13,4 millas UG)	OH - 2,56 \$ Licenciatura - 268 \$	270,56 \$
20	15,7 millas (0,7 millas OH y 15,0 millas UG)	OH - 2,56 \$ UG - 300 \$	302,56 \$
21	15,1 millas (6,5 millas OH y 8,6 millas UG)	OH - 23,73 \$ UG - 172 \$	195,73 \$
22	15,5 millas (7,5 millas OH y 8,0 millas UG)	OH - 27,38 \$ UG - 160 \$	\$187.38
23	12,8 millas (6,2 millas OH y 6,6 millas UG)	OH - 22,63 \$ UG - 132 \$	\$154.63

Fuente:Exh. EN-2, en 4-25, Mesa 4-5.

\* El coste estimado para la Ruta Candidata 1 (Ruta Propuesta) no se desarrolló basándose en una estimación de coste por milla, de ahí el "N/A" (véase Exh. EN-2, en las páginas 4-25).

Las compañías señalaron que la Ruta 1 era significativamente más económica que cualquiera de las otras Rutas Candidatas debido a su menor longitud y casi totalmente construcción aérea (Exh. EN-2, en 4-26). Cada una de las otras Rutas Candidatas requería al menos seis millas de instalación de cables subterráneos debido a los corredores de carretera demasiado estrechos para acomodar líneas aéreas de transmisión (Exhs. EN-2, en las páginas 4-25; EFSB-RS-11). La siguiente ruta más económica, la Ruta 23, se estimó en más de tres veces el coste de la Ruta 1 (Exposición EN-2, en las páginas 4-25). Las Compañías indicaron que las estimaciones conceptuales desarrolladas para su análisis eran una base objetiva para comparar las posibles diferencias de coste entre las distintas rutas (Companies Brief en 73 y n.33, citando Exh. EN-2, en 4-25).

En cuanto a la fiabilidad, las empresas consideraron que las tecnologías de transmisión aérea y subterránea eran inherentemente fiables y estaban diseñadas para ser sistemas robustos

que cumplen con los códigos y normas vigentes (Exh. EN-2, en 4-26). En consecuencia, las compañías consideraron comparable la fiabilidad de las rutas candidatas (Exh. EN-2, en 4-26).

#### 5. Selección de una ruta propuesta

Tras evaluar las siete Rutas Candidatas utilizando los criterios 15 (produciendo las puntuaciones ponderadas en la Tabla 11) y comparando los costes estimados mostrados en la Tabla 12, las Compañías seleccionaron la Ruta 1 (la "Ruta Propuesta") porque tenía el menor impacto global, era la menos costosa entre las Rutas Candidatas de construir y tendría una fiabilidad comparable (Exh. EN-2, en 4-26). Las compañías argumentan que la Ruta 1 es claramente superior a las demás opciones (Companies Brief en la página 74, citando Exh. EN-2, en 4-26).

Las Compañías consideraron si estaba justificada presentar una ruta alternativa de aviso, dada la "clara" superioridad de la Ruta 1 desde la perspectiva de costes (Exh. EN-2, en 4-26). Las Compañías afirmaron que las Rutas 3 y 4, que ofrecerían la mayor diversidad geográfica respecto a la Ruta 1, no eran viables como se observaba como rutas alternativas debido a sus largos tramos de construcción subterránea, lo que resultó en costes adicionales significativos, así como en la interrupción de las comunidades atravesadas (Exh. EN-2, en 4-26 a 4-27). Las compañías señalaron que las rutas 20, 21, 22 y 23 obtuvieron peores puntuaciones y también eran significativamente más caras que la Ruta 1, por lo que no presentaban ninguna ventaja ni beneficio respecto a la ruta propuesta (Exh. EN-2, en 4-26). Además, las Compañías indicaron que las Rutas 3, 4, 20, 21 y 22 requerirían la aprobación de la Legislatura bajo la disposición del Artículo 97 para la liberación de tierras actualmente en manos de DCR con fines de conservación, lo que podría ser un reto y contribuir a retrasos (Exh. EN-2, en 4-27).

Por las razones anteriores, las Compañías concluyeron que especificar una ruta alternativa observada tenía el potencial de generar innecesaria preocupación entre los abutters, cuando las Compañías no tenían intención de construir el Proyecto por rutas "sustancialmente" inferiores (Exh. EN-2, en 4-26). Además, las Compañías señalaron que la Junta de Ubicación había decidido previamente que la práctica de proporcionar una ruta alternativa notificada para propuestas de proyectos no estaba prescrita por la Sección 69J y que una ruta alternativa

notificada puede no estar justificada en todos los casos (Informe de las Empresas en la página 64, citando Colonial 2019 en las páginas 40-41; Colonial 2016 en el 28).

C. Diversidad geográfica

Las Compañías representaron que su proceso de selección de rutas evaluó una gama razonable de rutas potenciales, incluidas rutas con diversidad geográfica, y confirmaron que no existe una ruta claramente superior (Exh. EN-2, en 4-1). Las empresas argumentan que seleccionaron la ruta que mejor equilibraba consideraciones de fiabilidad, impactos medioambientales y coste (Companies Brief en la página 65, citando la Exh. EN-2, en 4-1).

D. Análisis y hallazgos sobre la selección de rutas

La Junta de Ubicación exige que los solicitantes consideren una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación y que las instalaciones propuestas se ubiquen en lugares que minimicen costes e impactos medioambientales. En decisiones anteriores, la Junta de Ubicación ha encontrado varios criterios apropiados para identificar y evaluar opciones de ruta para líneas de transmisión e instalaciones relacionadas. Estos criterios incluyen impactos en los recursos naturales, en el uso del suelo, en las comunidades, en el coste y en la fiabilidad. GCEP en 86; Fiabilidad en Mid Cape a 48, Beverly-Salem a 38-39. La Junta de Ubicación también ha considerado que el diseño específico de los métodos de puntuación y ponderación para los criterios elegidos es una parte importante de un proceso adecuado de selección de emplazamientos. GCEP en 86; Mid Cape Reliability a 48; Beverly-Salem a los 39.

Las Compañías siguieron un enfoque metódico para identificar rutas técnicamente factibles desde el Área de Estudio de Enrutamiento. Las compañías limitaron su selección de rutas a las ROWs existentes (específicamente líneas de transmisión, línea de distribución, gasoducto, carretera, carretera pública y corredores ferroviarios). A partir de estas ROWs, las compañías identificaron 24 rutas potenciales desde la Grifa del Parque Industrial hasta la Subestación Bell Rock, que constituyen el Universo de Rutas. Luego, en una selección inicial basada en los mismos criterios que las compañías usarían más tarde para puntuar las rutas candidatas, eliminaron 17 rutas que no eran adecuadas para la construcción y operación de la

Nueva Línea debido a problemas de colocación y espacio limitado debido a la infraestructura existente. Las rutas eliminadas incluyen aquellas que siguen las vías de paso de los ductos de transmisión de gas natural, las vías de transmisión totalmente desarrolladas que requerirían costosas adaptaciones para adaptarse a la Nueva Línea, corredores ferroviarios y de carreteras, así como ROWs que implican líneas aéreas de transmisión que circulan por carreteras locales.

Para evaluar las siete rutas restantes, las compañías desarrollaron un sistema de puntuación cuantitativa con 15 criterios ponderados. Las compañías asignaron ponderaciones de criterios según el nivel de impacto ambiental o restricciones técnicas que cada criterio impondría a la construcción de la Nueva Línea. De las siete rutas candidatas, las compañías seleccionaron la ruta con la puntuación más baja como la ruta propuesta. El registro muestra que: (1) la Ruta 1 tuvo la mejor (más baja) puntuación total ponderada de 10,82; (2) sin embargo, la Ruta 1 también obtuvo las puntuaciones ponderadas más altas (peores) en humedales, hábitats de especies raras y tala de árboles en las Rutas Candidatas; (3) La Ruta 1 tuvo el coste total estimado más bajo de 50,5 millones de dólares, lo que supuso al menos 100 millones menos cualquier otra ruta candidata; y (4) las rutas candidatas eran comparables en términos de fiabilidad.

Aunque la Ruta 1 supondría el mayor potencial de impacto en humedales, hábitats de especies raras y tala de árboles, tuvo menores impactos en el entorno social/desarrollado, menor dificultad de construcción y costes sustancialmente menores. La Junta de Ubicación observa que, aunque varias otras rutas candidatas evitarían impactos en humedales y la tala de árboles alineándose con los corredores viarios existentes, en realidad requerirían una construcción significativamente más costosa de cables subterráneos. Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que la Ruta 1 es la mejor de las siete Rutas Candidatas. Debido a los costes sustancialmente más altos de las otras rutas candidatas, con poca o ninguna ventaja global sobre la ruta propuesta por las compañías, las compañías decidieron no presentar ninguna ruta como ruta alternativa observada. La Junta de Ubicación considera razonable que la decisión de las Compañías de no incluir una ruta alternativa señalada es razonable. Esta conclusión es coherente con las decisiones previas de la Junta de Ubicación. Colonial 2019 en las páginas 40-41; Colonial 2016 a las 28.

Además de considerar que la Ruta 1 es la mejor opción, la Junta de Ubicación considera aceptable el proceso de selección de rutas de las Compañías, incluyendo los criterios generales utilizados en el desarrollo de las rutas potenciales y el sistema de puntuación para las Rutas Candidatas. En cuanto a la diversidad geográfica, la Junta de Ubicación considera razonable la metodología de las Compañías para eliminar rutas inviables y menos viables y poco probable que pase por alto rutas claramente superiores. La Junta de Ubicaciones también considera que el enfoque de las Compañías para identificar posibles rutas —maximizando el uso de corredores lineales existentes, preferiblemente para servicios públicos y ROWs de transporte existentes, y minimizando la necesidad de crear nuevas ROWs— cumpliría mejor con los criterios generales relativos a fiabilidad, coste e impactos medioambientales.<sup>24</sup>

Basándose en el proceso de selección de rutas descrito anteriormente, la Junta de Ubicación concluye que las Compañías han: (1) desarrollado y aplicado un conjunto razonable de criterios para identificar y evaluar rutas alternativas de manera que asegure que no hayan pasado por alto ni eliminado ninguna ruta que, en conjunto, sea claramente superior al Proyecto propuesto, y (2) identificado una variedad de rutas de línea de transmisión con cierta diversidad geográfica. Por lo tanto, la Junta de Ubicaciones considera que las empresas han demostrado que examinaron una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación y que sus instalaciones propuestas se ubican en lugares que minimizan los costes y los impactos medioambientales, asegurando al mismo tiempo un suministro eléctrico fiable.

## VI. ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS DEL PROYECTO

### A. Estándar de revisión

Al implementar su mandato legal bajo G.L. c. 164, §§ 69H y 69J, la Junta de Ubicación exige que el peticionario demuestre que su instalación propuesta minimiza costes e impactos medioambientales, asegurando al mismo tiempo un suministro energético fiable. Viento SouthCoast a 6869; GCEP en 102-103; Mid Cape Confiabilidad a 50; Beverly-Salem con 41-42.

---

<sup>24</sup> La Junta de Ubicación reconoce la puntuación más alta de impacto ambiental de la Ruta 1. La Junta de Ubicación identifica estos impactos ambientales más elevados y evalúa las acciones de las Empresas para minimizar y mitigar estos impactos, a continuación.

Para evaluar la instalación propuesta, la Junta de Ubicación determina primero si el peticionario ha proporcionado suficiente información sobre los impactos medioambientales y las posibles medidas de mitigación para que la Junta de Ubicación pueda tomar dicha determinación. La Junta de Ubicación examina entonces los impactos ambientales de la instalación propuesta y determina: (1) si los impactos ambientales se minimizarán y (2) si se lograría un equilibrio adecuado entre impactos ambientales conflictivos, así como entre impactos ambientales, coste y fiabilidad. SouthCoast Wind a 68-69; GCEP en 102-103; Fiabilidad en Mid Cape a 50-51; Beverly-Salem con 41-42.

B. Descripción de los elementos del proyecto

1. Nueva línea de transmisión

Las compañías construirían la nueva línea a lo largo de una línea de transmisión existente de Eversource y National Grid desde el Industrial Park Tap en Acushnet hasta la subestación Bell Rock en Fall River (Exh. EN-2, en 1-3). La Nueva Línea consistiría principalmente en la instalación de líneas aéreas de transmisión con dos pequeños segmentos de cable subterráneo (Exh. EN-2, en 1-3). Las compañías construirían la línea aérea de transmisión sobre estructuras H-fame y monopole de acero auto-envelecido o galvanizado, directamente incrustadas en el suelo, excepto en puntos inclinados, estructuras sin salida y ciertos otros lugares dentro de la ROW donde las compañías utilizarían estructuras de acero autoportadas erigidas sobre cajones de hormigón para soportar cargas más pesadas (Exh. EN-2, en 5-2).

Para cada uno de los segmentos de cable subterráneo, uno de aproximadamente 160 pies en la Eversource Industrial Park Tap y otro de aproximadamente 440 pies en la estación de conmutación de Eversource High Hill, las Compañías instalarían bancos de conductos, compuestos por conductos de policloruro de vinilo preensamblados recubiertos de hormigón térmico, enmarcados por un conjunto de estructuras de transmisión aéreas a subterráneas, todas dentro de la ROW (Exh. EN-2, en 5-8). Al incorporar los segmentos de cables subterráneos, las compañías evitarían múltiples cruces de líneas aéreas en las estaciones de conmutación Industrial Park Tap y High Hill, así como modificaciones en las líneas aéreas existentes (Exh. EN-2, en 1-3, 5-2).

## 2. Trabajos en subestaciones

Las compañías mejorarían los sistemas de protección, control y telecomunicaciones en tres subestaciones: la subestación Tremont de Eversource en Wareham y la subestación Acushnet en Acushnet, y la subestación Bell Rock de National Grid en Fall River, para acomodar la Nueva Línea (Exh. EN-2, en las páginas 1-3 a 1-4). Todos los trabajos de subestación se realizarían dentro de las huellas existentes de las subestaciones y utilizarían entradas de acceso existentes (Exh. EN-2, en 1-3 a 1-4, 5-3). Las mejoras en la Subestación Tremont y la Subestación Acushnet implicarían únicamente la sustitución de relés eléctricos dentro de los edificios de control existentes de la subestación (Exh. EFSB-S-5). Las mejoras en la Subestación Bell Rock incluirían la instalación de una trampa de ondas y un sintonizador de línea, que también implica la conexión, prueba y puesta en marcha del equipo (Exh. EFSB-RS-2).

## C. Descripción general de la construcción del proyecto

Las compañías utilizarían técnicas convencionales de construcción de líneas de transmisión eléctrica aérea para construir los segmentos sobre el suelo de la Nueva Línea, que implicarían siete etapas, y métodos de zanja a cielo abierto para instalar bancos subterráneos de conductos en los segmentos subterráneos de la Nueva Línea, que consistirían en cinco etapas (Exh. EN-2, en 5-4, 5-8).

### 1. Línea de transmisión aérea

#### a. Levantamiento de ROW, Eliminación de Vegetación y Árboles, Corte

Antes de talar y cortar el césped de árboles, las empresas inspeccionarían y marcarían el límite de la Ruta Propuesta para evitar la invasión no autorizada de vehículos en zonas húmedas (Exh. EN-2, en 5-4). Además, las Compañías señalarían e instalarían vallas alrededor de otros recursos sensibles, como características culturales y especies vegetales incluidas en la lista estatal del Programa de Especies en Peligro de Seguridad del Patrimonio Natural ("NHESP") (Exh. EN-2, en 5-4). Las compañías establecerían áreas temporales de desmonta a lo largo de la ruta propuesta para la ROW que sirvieran como lugares para cargar madera, instalar

temporalmente una trituradora de madera y parcar vehículos y equipos para la retirada de árboles (Exposición EN-2, en 5-5).

Dentro de la Ruta Propuesta de Ruta ROW, las Compañías cortarían y retirarían árboles de aproximadamente 27,5 acres de área boscosa y cortarían áreas adicionales para restablecer las rutas de acceso y preparar las plataformas de trabajo y los sitios estructurales (Exh. EN-2, en 5-4 a 5-5). Las Compañías no usarían ningún herbicida durante la construcción (Exposición EN-2, en 5-4 a 5-5).

b. Instalación de erosión y control de sedimentos

Las Empresas instalarían dispositivos de control de erosión y sedimentos como fardos de paja, caracas de paja, vallas de sedimentación, calcetines de compost y/o fardos de astillas entre el lugar de trabajo y áreas ambientalmente sensibles como humedales y propiedades adyacentes donde exista potencial de erosión y sedimentación del suelo, de acuerdo con los Manuales de Mejores Prácticas de Gestión ("BMPs") de las Empresas y con los planos y requisitos de permisos aprobados (Exh. EN-2, en 5-5). Estos dispositivos también servirían como un límite físico para delimitar las áreas de recursos y las áreas de construcción aprobadas (Exh. EN-2, en 5-5).

c. Construcción y mejoras de la carretera de acceso

Para construir, inspeccionar y mantener las instalaciones de las líneas de transmisión, las compañías utilizarían la red existente de caminos de acceso en la mayor medida posible, pero necesitarían construir aproximadamente 6.254 pies lineales de nuevas ramales de carretera generalmente dentro de la ROW (incluyendo realineamientos de carreteras) para acceder a las nuevas ubicaciones estructurales (Exh. EN-4, en el 41). Las carreteras de acceso variarían en ancho entre 16 y 20 pies de ancho y se construirían con grava, alfombrillas de madera o una combinación de ellas, dependiendo de las condiciones específicas del lugar, los trabajos de nivelación relacionados y si las vías de acceso son temporales o permanentes (Ejemplo. EN-2, en 5-6). Las Compañías también realizarían mejoras necesarias en los caminos de acceso

existentes, como estabilizar y nivelar las carreteras y las entradas de construcción con grava limpia y roca trampa (Exh. EN-2, en 5-6).

Las compañías construirían los nuevos ramales dentro de los límites de la Ruta Propuesta ROW, con tres excepciones en las que Eversource priorizaría utilizar las carreteras de acceso existentes y evitaría humedales, siempre que fuera posible (Exh. EN-2, en 5-22). La primera instancia ocurriría en la servidumbre de conservación Keith's Tree Farm en Acushnet, donde Eversource utilizaría una carretera privada existente para acceder (Exhs. EN-2, en las páginas 5-16; EN-4, App. B, Fig. 1-3, en 3). La segunda instancia también ocurre en Acushnet, a lo largo de un segmento de la ROW que se solapa completamente con un humedal (Exh. EN-4, Apezía B, Fig. 1-3, págs. 4). La carretera de acceso fuera de ROW que evita el humedal requeriría la tala de árboles, ya que la zona está rodeada de vegetación densa (Exh. EN-4, Apezía B, Fig. 1-3, págs. 4). La nueva carretera de acceso también atravesaría dos alcantarillas (Exh. EN-4, Apezía B, Fig. 1-3, págs. 4). El tercer nuevo punto de acceso se encuentra en Dartmouth, donde Eversource solicitaría acceso para usar el camino de entrada en 124 Pine Island Road, que cruza caminos justo debajo y perpendicular a la ROW (Exh. EN-4, Apezón B, Fig. 1-3, págs. 14).

Para permitir el acceso de maquinaria pesada en zonas húmedas donde no hay acceso desde tierras altas, las Compañías instalarían alfombrillas de construcción, alfombras de celosía de madera o alfombras compuestas sobre la vegetación existente (Exh. EN-2, en 56). Las empresas indicaron que, en algunos casos, podría ser necesario cortar o cortar la vegetación leñosa antes de instalar la alfombra de construcción (Exh. EN2, en 5-6). Las compañías eliminarían los caminos de acceso temporales con alfombras de construcción y restaurarían las áreas afectadas a la topografía e hidrología preexistentes tras la finalización de la construcción (Exh. EN-2, en 5-6).

Además, las empresas afirmaron que National Grid desplegará placas de acero sobre la alcantarilla en Quanapoag Road, sobre el río Copicut, durante la construcción del proyecto para distribuir las cargas de vehículos y equipos (Exh. CNA-I-3). National Grid también instalará barreras o barreras de seguridad en este cruce de alcantarillas en coordinación con las autoridades de Fall River (Exposición CNA-I-3).

d. Plataformas de trabajo de equipamiento y construcción de áreas de preparación

Las compañías construirían plataformas de trabajo para proporcionar un área de trabajo segura y nivelada para que los equipos de construcción realizaran trabajos de cimentación y ensamblaje de estructuras (Exh. EN-2, en 5-6). Las Compañías pueden cortar vegetación leñosa de bajo crecimiento y matorrales, así como realizar pequeños nivelamientos en la construcción de las plataformas de trabajo (Ejemplo, EN-2, en 5-6). Las compañías dejarían las plataformas de trabajo en tierras altas tras la construcción, excepto en las zonas situadas en zonas de llanura de inundación y frente al río (Ex. EN-2, en 5-6). En humedales, las Compañías utilizaban alfombrillas de construcción temporales para construir las plataformas de trabajo y las retiraban tras la finalización de las actividades de construcción (Exh. EN-2, en 5-6).

Además, las compañías construirían otros lugares de trabajo temporales, incluyendo sitios de encordado y jalado, áreas de almacenamiento, áreas de preparación y zonas de colocación para apoyar la construcción (Exh. EN-2, en 5-6 a 5-7). Las empresas y/o contratistas(es) designado(s) seleccionarían estos terrenos y harían acuerdos con los propietarios para el uso del terreno durante la construcción (Ex. EN-2, en 5-7). Las empresas indicaron que las áreas de preparación seleccionadas y las áreas de colocación de los contratistas serían típicamente propiedades previamente desarrolladas (Exh. EN-2, en 5-7).

e. Instalación de cimentación y estructura de transmisión

La instalación de estructuras de estructura en H y monopolos implicaría diferentes procesos (Exposición EN-2, en 5-7). Para estructuras de incrustación directa, como los monopolos, las Compañías excavaban utilizando un sinfín de suelo o un equipo estándar de excavación y colocaban un revestimiento de acero verticalmente en el pozo y luego rellenaban el agujero (Ejemplo. EN-2, en 5-7). Tras ensamblar los monopolos en campo, las compañías insertaban cada monopolo mediante grúa y luego rellenaban el espacio anular con piedra triturada (Exh. EN-2, en 5-7). Para estructuras de acero en forma de H, las compañías construirían cajones perforados (Exh. EN-2, en 5-7). Después, las compañías levantaban las estructuras de acero con una grúa y las colocaban sobre los pernos de ancla (Exposición EN-2, en 5-7).

Las compañías almacenaban materiales excavados junto a la excavación, pero no directamente en áreas de recursos humedales (Ejemplo, EN-2, en 5-7). Las compañías retirarían la roca encontrada mediante perforación con barrenas de perforación de roca en lugar de una barrena estándar de suelo (Exh. EN-2, en 5-7). Sin embargo, en algunos casos, las compañías pueden usar martillo y excavación para romper la roca, pero no anticipan voladuras (Éx. EN-2, en 5-7).<sup>25</sup>

f. Instalación de conductores, cable óptico de tierra y cable de blindaje

Una vez instalados los bastidores en H y las estructuras monopolo, las Compañías primero instalarían aislantes en las estructuras, seguidos por el cable óptico de tierra, el cable de blindaje y los conductores de alimentación utilizando bloques de encordado y equipos de encordado de alambre (Exh. EN-2, en 5-7). Las compañías colocaban estructuras temporales de protección o camiones de brazo en caminos, cruces de carreteras y cruces de líneas de servicios existentes durante la operación de encordado (Exh. EN-2, en 5-7 a 5-8). Sin anticipar trabajo con helicópteros, las empresas desarrollarían planes específicos de salud y seguridad y análisis de riesgos del proyecto en coordinación con el/los contratista(s) en caso de que se necesiten helicópteros (Exh. EN-2, en 5-8). Las Compañías también notificarían a los funcionarios municipales, departamentos de bomberos y policía, y a los propietarios afectados con antelación de cualquier trabajo con helicóptero (Exh. EN-2, en 5-8).

g. Restauración y estabilización de la ROW

Tras la construcción, las compañías restaurarían las zonas perturbadas, incluyendo la retirada de escombros de construcción, la finalización del nivelado, la estabilización del suelo perturbado y la retirada de dispositivos temporales de control de sedimentos (Exh. EN-2, en 5-8). Las Compañías también instalarían dispositivos permanentes de control de sedimentos,

---

<sup>25</sup> Las Compañías explicaron que no anticipaban encontrarse con voladuras significativas de salientes o roca madre que requirieran una voladura (Informe de las Compañías en 20, citando Exh. EN-2, en 5-7; Tr. 1, en las páginas 122-123).

restaurarían muros y vallas de piedra existentes, instalarían puertas y controles para restringir el acceso a la ROW por parte de personas o vehículos no autorizados, y restaurarían o replicarían áreas reguladas de recursos ambientales que se vieran afectadas por la construcción (Exh. EN-2, en 5-8).

## 2. Línea de transmisión subterránea

Para la construcción de líneas de transmisión subterráneas, las compañías utilizarían zanjas a cielo abierto para instalar los taludes de conductos (Exh. EN-2, en 5-8). Además de los conductos de transmisión, los bancos de conductos transportarían conductos auxiliares adicionales necesarios para el conductor de continuidad de tierra, la fibra de comunicación y los futuros cables de detección de temperatura distribuidos (Exh. EFSB-CM-6). Las compañías tendrían que excavar la zanja un pie adicional a cada lado del talud del conducto y una sección transversal aún más ancha en la zanja más profunda, donde los conductos terminarían en estructuras elevadas (Exh. EFSB-CM-6). Las compañías cubrirían y apuntalarían la zanja según lo requieran las condiciones del suelo para permitir el paso seguro de vehículos de construcción y para soportar placas de acero para el acceso transversal a zanjas, las normas de seguridad de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional de EE. UU. ("OSHA") y las normativas locales y estatales (Exh. EN-2, en 5-9).

Las compañías ensamblaban las secciones del conducto y luego bajaban el conducto a la zanja (Exh. EN-2, en 5-9). Las empresas rellenarían la zona alrededor de los conductos con hormigón térmico de alta resistencia, seguido de relleno térmico fluidizado, relleno térmico aprobado o suelo nativo según las condiciones locales (Exh. EN-2, en 5-9). Las compañías instalaban los cables de alimentación y otros cables accesorios uno por uno usando un carrete de cable instalado entre las estructuras de los riseres (Exhs. EN-2, en 5-10; EFSB-CM-6). Las compañías probaban en campo los cables de alimentación antes de la energización (Exh. EN-2, en 5-10). Tras la instalación del cable, las empresas restaurarán las zonas perturbadas para que se ajusten a la topografía y cobertura del suelo existentes, donde las zonas vegetadas tendrán un mínimo de tres pulgadas de tierra vegetal adecuada, semillas de césped, cal, fertilizante inicial y mantillo (Exh. EN-2, en 5-10).

### 3. Horario y horario de obras de construcción

Las empresas propusieron que el horario laboral típico fuera de 7:00 a.m. a 5:00 p.m. De lunes a viernes, y de 9:00 a.m. a 5:00 p.m. los sábados, cuando las condiciones de luz y el tiempo lo permitan (Exh. EN-2, en 5-10). Sin embargo, las empresas añadieron que algunas tareas de trabajo, como el vertido de hormigón y el encordado de líneas de transmisión, deben continuarse hasta finalizarse una vez iniciadas, lo que podría ir más allá del horario normal (Exh. EN-2, en 5-10). Además, las empresas señalaron que los trabajos que requieran cortes programados de línea y el cruce de ciertos corredores de transporte y servicios públicos podrían tener que realizarse de forma limitada fuera del horario laboral normal, incluidos los domingos y festivos (Exh. EN-2, en 5-10). Las Compañías proporcionarían notificaciones suficientes y obtendrían la aprobación por escrito de los funcionarios municipales pertinentes para estos casos (Exh. EFSB-CM-4).

Según las empresas, National Grid construiría su parte del proyecto principalmente utilizando recursos internos de construcción, mientras que Eversource construiría sus partes del proyecto principalmente con equipos de contratistas (Exhs. EFSB-CM-1; EFSB-T-1). Las Compañías prevén desplegar entre una y dos tripulaciones, compuestas en total de cuatro a 16 personas, en cada fase de la construcción (Exh. EFSB-CM1). Las empresas esperan que la construcción del proyecto dure aproximadamente ocho meses (Exh. CNA-N-1).<sup>26</sup> Las compañías programarían las mejoras de la subestación para que coincidieran con la energización (Exh. EN-2, en 1-4).

---

<sup>26</sup> Eversource previó que su parte de la construcción del proyecto duraría aproximadamente siete meses, dependiendo del clima y de cualquier restricción de permisos sobre el calendario de actividades específicas; National Grid previó que su parte tardaría aproximadamente entre ocho y nueve meses, también dependiendo de las restricciones meteorológicas y de permisos (Tr. 1, en las páginas 114-115). Las Compañías declararon que los dos plazos de construcción ocurrirían simultáneamente (Tr. 1, en 115).

- D. Impactos en el proyecto
1. Usos del suelo y recursos basados en la tierra
- a. Descripción de las empresas
- i. Usos del suelo

Las empresas evaluaron el uso del suelo dentro y a lo largo de su Ruta Propuesta utilizando los datos de uso del suelo del Sistema de Información Geográfica de Massachusetts ("MassGIS") de 2016, con los resultados que se muestran a continuación en la Tabla 14 (Éx. EN-2, en las páginas 5-12). Las Compañías tabularon cada tipo de uso del suelo en acres dentro de (1) la Ruta Propuesta y (2) dentro de los límites de la Ruta Propuesta ("Área Propuesta de Estudio de Ruta") (Exh. EN-2, en las páginas 5-12). Las Compañías señalaron que los usos del suelo adyacentes a su Ruta Propuesta son principalmente sin desarrollar (incluyendo bosques, pastizales y humedales boscosos y no forestales) y están intercalados con áreas de usos residenciales, industriales y agrícolas unifamiliares (Exh. EN-2, en las páginas 5-12).

**Tabla 14: Usos del suelo dentro de la Ruta Propuesta de Ruta y Área de Estudio.**

<b>Tipo de uso del suelo</b>	<b>Dentro de la ruta propuesta (acres)</b>	<b>Dentro del área propuesta de estudio de ruta (acres)</b>
Residencial – Vivienda unifamiliar	0.3	9.0
Residencial – Multifamiliar	0.0	1.1
Industrial	1.3	17.7
Derecho de paso	2.7	14.6
Otras Zonas Impermeables	3.5	7.1
Espacio abierto desarrollado	13.1	50.3
Agricultura	5.8	20.1
Sin desarrollar	225.0	1,015.9
Aguas Abiertas	1.1	13.1
<b>Total</b>	<b>252.8</b>	<b>1,148.9</b>

Fuente:Exh. EN-2, en 5-13, Tabla 5-1.

Las Compañías también revisaron los distritos de zonificación locales, como se muestra en la Tabla 15 a continuación, que mostró que la mayor parte de los terrenos situados dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta estaban zonificados residencialmente (Éx. EN-2, en 5-14).

Las Compañías también revisaron los planes maestros locales y los planes de espacios abiertos para las cuatro comunidades por las que pasaría la Ruta Propuesta para determinar si el Proyecto cumpliría con las iniciativas locales de planificación (Exh. EN-2, en las páginas 5-12).<sup>27</sup>

**Tabla 15: Distritos de zonificación dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta.**

Municipio	Residencial (Acres)	Comercial (Acres)	Industrial (acres)	Otros (Acres)
Fall River	235.2	0.0	0.0	7,5 (Carretera); 146.1 (Distrito de Recursos Hídricos); 29:35 (fila de carretera); 10.7 (Agua)
Dartmouth	131.4	0.0	100.1	2.8 (Carretera ROW)
New Bedford	49.9	0.0	87.5	29,4 (Carretera ROW)
Acushnet	340.4	0.0	0.0	7.7 (Carretera ROW)

Fuente:Exh. EN-2, en 5-14, Tabla 5-3.

(A) Uso residencial y otros desarrollos del suelo

A lo largo de la Ruta Propuesta, el desarrollo residencial y unifamiliar ocurre principalmente en cruces de carreteras existentes (Exh. EN-2, en las páginas 5-13). Las viviendas multifamiliares comprenden aproximadamente 1,1 acres del Área de Estudio de Ruta Propuesta y se encuentran principalmente cerca de Phillips Road en New Bedford (Exh. EN-2, en las páginas 5-13). Un total de 128 viviendas se encuentran dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en las páginas 5-14). Según el análisis de las empresas, 37 de estas viviendas están a menos de 30 metros de la línea central de la ruta propuesta (Exh. EFSB-LU-3). Sin embargo, ninguna de estas residencias se encuentra a menos de 50 pies de las subestaciones Bell Rock, Tremont o Acushnet (Exhs. EFSB-NO-9; EFSB-LU-7).

Los usos del suelo desarrollados no residenciales dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta son principalmente desarrollos industriales y ROWs (Exografía EN-2, en las páginas

<sup>27</sup> Las empresas descubrieron que, aunque estos Planes Maestros ponen énfasis en proyectos de infraestructura, no abordan explícitamente las empresas de servicios de las líneas de transmisión (Exh. EN-2, en las páginas 5-12).

5-13). El uso industrial del suelo incluye 17,7 acres del Parque Empresarial New Bedford y una planta solar dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta al oeste del Parque Empresarial New Bedford (Exh. EN-2, en las páginas 5-13). El uso del suelo de la zona de acceso (14,6 acres) incluía corredores de transporte como Quanapoag Road y Copicut Road (Exh. EN-2, en 5-13). La ROW propuesta también cruzaba una ROW de suministro de agua de la Junta de Agua de New Bedford en el municipio de Dartmouth, así como una ROW existente del gasoducto de transmisión de gas Algonquin en la ciudad de Fall River (Exh. EN-2, en 5-13, 5-16).

(B) Receptores sensibles

Las compañías identificaron dos receptores sensibles<sup>28</sup> dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta: la Estación 5 del Departamento de Bomberos de New Bedford y la capilla Clifford, situadas una frente a la otra en Acushnet Avenue en New Bedford (Exh. EN-2, en las páginas 5-14; Fig. 5.6, en 4). Ambas instalaciones están aproximadamente a 25 pies de los bordes sur de la Ruta Propuesta ROW y aproximadamente a 100 pies al sur de la línea central de la ROW (Exhs. EFSB-LU-3; EFSB-MF-3).

(C) Impactos previstos en el uso del suelo

Las compañías declararon que la nueva línea sería coherente con la infraestructura de servicios existente que la rodea (Exh. EN-2, en 5-15). Las Compañías declararon que la construcción del Proyecto resultaría en la alteración permanente del terreno dentro de la Ruta Propuesta ROW, pero no requeriría cambios permanentes en los usos del suelo adyacentes a lo largo de la Ruta Propuesta, servidumbres adicionales ni adquisiciones de propiedades (Exh. EN-

---

<sup>28</sup> Las Compañías definieron los receptores sensibles como instalaciones públicas que incluyen hospitales, centros de atención a ancianos y residencias de ancianos, escuelas públicas y privadas, cementerios, guarderías autorizadas, tribunales de distrito, comisarías de policía, parques de bomberos y lugares de culto (Exh. EN-2, en 5-14). Las compañías se basaron en la base de datos del Sistema de Información de Nombres Geográficos del USGS y en la interpretación fotográfica aérea de la ortofotografía disponible para identificar receptores sensibles a lo largo de la ruta (Exposición EN-2, en 5-14).

2, en 5-15).<sup>29</sup> Aunque la construcción del proyecto habría impactos temporales, las empresas sostienen que, una vez en funcionamiento, el proyecto no interferiría con ninguna instalación residencial, comercial u otra instalación pública (Exposición EN-2, en 5-15). En cuanto al trabajo en la subestación, las empresas previeron que no hubieran impactos en el uso del suelo porque toda la obra relacionada con las mejoras se realizaría dentro de los patios vallados existentes y utilizaría entradas de acceso existentes (Exh. EN-2, en 5-3).

(D) Mitigación

Las empresas desarrollarían un Plan de Divulgación Comunitaria de la Construcción ("Plan de Divulgación") para mantener informados a propietarios, empresas y funcionarios municipales, incluidos bomberos, policía y personal de emergencia, sobre las actividades de construcción planificadas y proporcionar un punto de contacto constante para el público (Exposición EN-2, en 1-8, 5-15). Las compañías notificarían a los propietarios y funcionarios municipales adyacentes la fecha prevista de inicio de construcción y el calendario de trabajos antes de iniciar, y trabajarían estrechamente con ambos grupos para limitar los impactos de la construcción (Exh. EN-2, en 1-8). Además de la página web del Proyecto y la línea directa, el Plan de Divulgación incluiría información sobre: (1) sesiones informativas presenciales previas a la construcción con municipios y otros grupos de interés; (2) actualizaciones periódicas por correo electrónico a los funcionarios municipales; (3) comunicaciones periódicas a Abutters y otros interesados sobre el aviso previo de actividades de construcción programadas y actividades de construcción con hitos; (4) la oportunidad de suscribirse a actualizaciones por correo electrónico escaneando un código QR; (5) señalización en las zonas de trabajo; y (6) reuniones con los propietarios afectados antes de cada etapa principal de la construcción (Exh. EN-2, en 1-8). Las Compañías también describieron medidas de mitigación para los impactos de humedales y de tráfico que afectan indirectamente al uso del suelo, que se discuten en las Secciones VI.D.2

---

<sup>29</sup> Como se indica en la Sección VI.C.1.c, Eversource solicitaría acceso a propietarios privados colindantes con la ROW para tres tramos de carreteras de acceso fuera de la ROW en Acushnet y Dartmouth, con el fin de priorizar el uso de las carreteras de acceso existentes y evitar la colocación de caminos de acceso en humedales.

y VI.D.6, respectivamente (Exh. EN-2, en 5-15). Las empresas sostienen que los impactos del proyecto en los residentes de la zona se minimizarían con la implementación de estas medidas de mitigación (Exh. EN-2, en 5-15).

ii. Terrenos protegidos y espacios abiertos

Las empresas identificaron propiedades protegidas de espacios abiertos y recreación dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta utilizando la capa de datos de espacios abiertos protegidos y recreativos MassGIS (Exh. EN-2, en 5-15).<sup>30</sup> La Tabla 16 enumera y la Tabla 17 cuantifican que los 14 sitios consisten en 537 acres de propiedades estatales, privadas y municipales, que varían en sus propósitos principales: conservación, recreación o protección del suministro de agua (Exh. EN-2, Tabla 5-4). Once de los sitios se solapan con la Ruta Propuesta (Exposición EN4, Apezón B, Fig. 1-3).<sup>31</sup> Muchos de estos lugares ofrecen oportunidades recreativas durante todo el año, como senderismo y estudio de la naturaleza, y actividades estacionales como la pesca (Exh. EN-2, en 5-15).

**Tabla 16: Tierras protegidas y espacios abiertos dentro del área de estudio de ruta propuesta.**

Nombre del sitio	Propietario	Ubicación	Propósito principal	Solapamientos con la ROW*
Restricción de conservación de la granja de árboles de Keith	Propietario privado	Acushnet	Conservación	Sí

<sup>30</sup> Las empresas también evaluaron Áreas de Preocupación Ambiental Crítica ("ACECs") y determinaron que no hay ACECs ubicadas dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en 5-15). Los ACEC se identifican como lugares de importancia ambiental en Massachusetts que reciben un reconocimiento especial debido a la calidad, singularidad y importancia de sus recursos naturales y culturales (Exh. EN-2, en 5-15).

<sup>31</sup> La Junta de Ubicación identificó las once propiedades que se solapan con la ROW mediante una inspección visual de Exh. EN-4, Aplicación B, Fig. 1-3, así como un mapa de rutas de la Reserva Watuppa de <https://www.watuppareserve.com/maps-trails>.

<b>Nombre del sitio</b>	<b>Propietario</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Propósito principal</b>	<b>Solapamientos con la ROW*</b>
Área de Conservación del Valle del Río Acushnet	Fideicomiso de Preservación de Tierras Fairhaven-Acushnet	Acushnet	Conservación	No
Área de Conservación de Wheldon Woods	Fideicomiso de Preservación de Tierras Fairhaven-Acushnet	Acushnet	Conservación	Sí
Campo de Golf del Valle del Río Acushnet	Pueblo de Acushnet	Acushnet	Recreación	Sí
Restricción de conservación de Clough	Ciudad de New Bedford	New Bedford	Conservación	No
Reserva Estatal del Pantano de Cedro de Acushnet	División de Parques y Recreación Estatales	New Bedford	Recreación y conservación	Sí
High Hill Reservoir (Canal de Conducción de Suministro de Agua)	Ciudad de New Bedford	Dartmouth	Suministro de agua	Sí
Comisión de Conservación del Municipio de Dartmouth	Pueblo de Dartmouth	Dartmouth	Conservación	No
Reserva Bionatural del sureste de Massachusetts	Ciudad de Fall River	Fall River	Conservación	Sí
Embalse de Copicut	Ciudad de Fall River	Fall River	Suministro de agua	Sí
Reserva Bionatural del sureste de Massachusetts	División de Parques Estatales y Recreación / Departamento de Pesca y Caza	Fall River	Recreación y conservación	Sí
Área de Manejo de Vida Silvestre Copicut	Departamento de Pesca y Caza	Fall River	Conservación	Sí
Servidumbre de Conservación de la Fauna Copicut	Propietario privado	Fall River	Conservación	Sí

Nombre del sitio	Propietario	Ubicación	Propósito principal	Solapamientos con la ROW*
Reserva Watuppa	Ciudad de Fall River	Fall River	Suministro de agua	Sí

Fuente: Exhs. EN-2, en las páginas 5-16, Tabla 5-4; EN-4, Apezia B, Fig. 1-3.

\* La Junta de Ubicación identificó las once propiedades que se solapan con la ROW mediante una inspección visual de Exh. EN-4, App. B, Fig. 1-3, así como un mapa del sendero de la Reserva Watuppa de <https://www.watuppareserve.com/maps-trails>.

**Tabla 17: Tierras protegidas y espacios abiertos dentro del área de estudio de ruta propuesta.**

<b>Buffer de estudio</b>	<b>Unidades</b>	<b>Ruta propuesta</b>
Propiedades de Espacios Abiertos (Área de Estudio de Ruta Propuesta)	Número	14
Terreno de Espacio Abierto (Área de Estudio de Ruta Propuesta)	Acres	537.4
Total de tierras en el área propuesta para el estudio de rutas	Acres	1,149
Terreno de Espacio Abierto (Área de Estudio de Ruta Propuesta)	Porcentaje	47%
Terreno de espacio abierto (Ruta propuesta para la ROW)	Acres	115.7

Fuente:Exh. EN-2, en 5-16, Tabla 5-4.

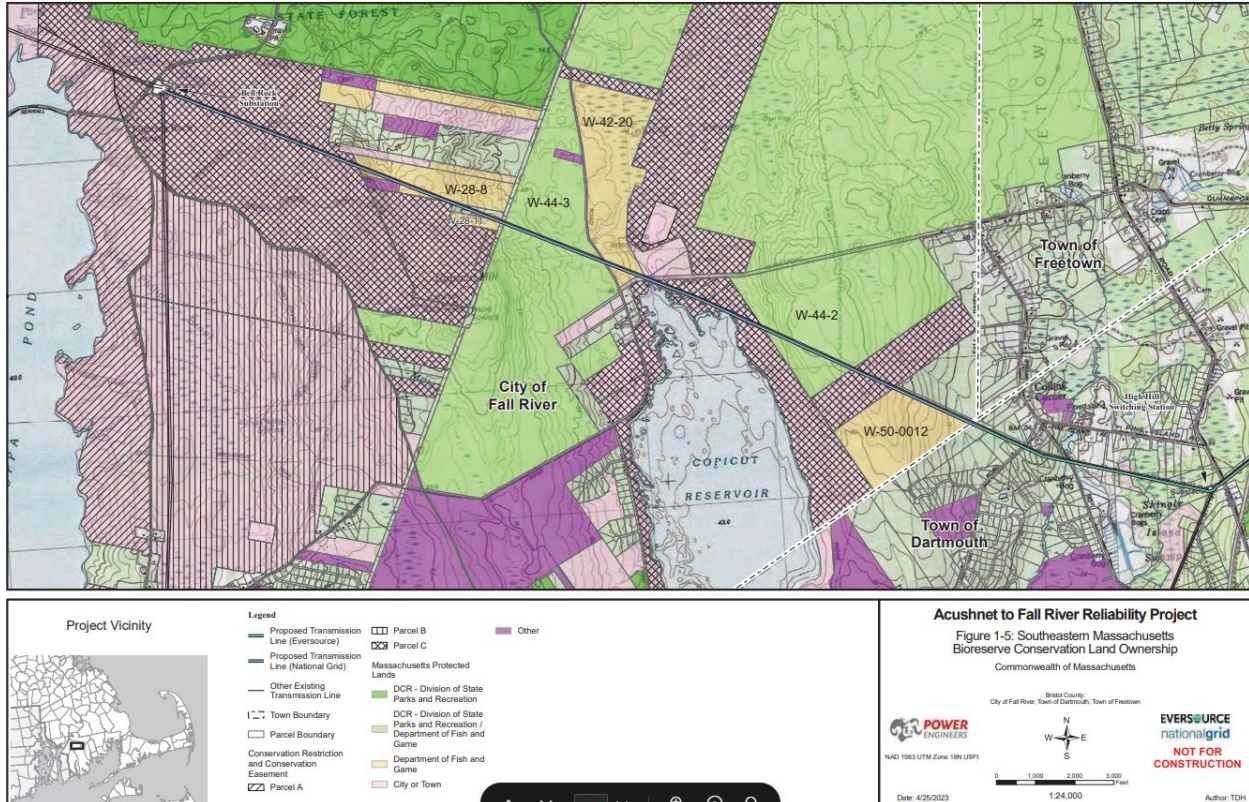
Las empresas señalaron que la mayor área de espacio abierto protegido dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta es la Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts, que es un espacio abierto protegido que también incluye el Bosque Estatal Freetown-Fall River (Exh. EN-2, en 5-16).<sup>32</sup> Varios senderos dentro de la bioreserva cruzan la Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en 5-16). La Reserva Estatal del Pantano de Cedro Acushnet en Dartmouth y New Bedford, propiedad del Estado de Massachusetts y gestionada por DCR, es otro importante espacio abierto protegido dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en 5-16).<sup>33</sup>La Figura 8

<sup>32</sup> La Bioreserva es un espacio abierto protegido de 13.500 acres, gestionado conjuntamente por la División de Agua de la Ciudad de Fall River, DCR, la División de Pesca y Vida Silvestre de Massachusetts y los Fideicomisarios de Reservas (Exh. EN-2, en 5-16). Las empresas declararon que, debido a la servidumbre preexistente de National Grid (y los derechos y obligaciones en él, incluido el acceso a la ROW), la construcción de la Nueva Línea dentro de la Ruta Propuesta a través de la Bioreserva del Sureste de Massachusetts no requeriría un permiso de construcción y acceso DCR (Exh. EN-4, en 25).

<sup>33</sup> Las Compañías declararon que la construcción de la Nueva Línea a través del Pantano de Cedro de Acushnet requeriría un permiso de DCR pero no una disposición de tierras conforme al Artículo 97, ya que la servidumbre de las Compañías precede al establecimiento de la Reserva Estatal de Pantano de Cedro de Acushnet, mientras que la propiedad de DCR sobre el terreno es anterior a ambas (Exh. EN-4, en 24). Eversource indicó que DCR concedería a Eversource un Permiso de Acceso a la Construcción para la construcción de proyectos en el ROW que intersecta con la Reserva del Pantano de Cedro

ilustra la propiedad de tierras de conservación alrededor de la Bioreserva del Sureste de Massachusetts.

**Figura 8: La Conservación de la Bioreserva del Sureste de Massachusetts y la propiedad de tierras.**



Fuente:Exh. EN-4, Apezía B, Fig. 1-5.

También hay tres propiedades de espacio abierto protegido dentro del Área de Estudio de Ruta Propuesta que están protegidas para el suministro de agua. Consulte la Sección VI.D.2 para debatir sobre los impactos en los recursos hídricos. Las Compañías sostienen que posibles impactos temporales en espacios abiertos y terrenos recreativos a lo largo de la ruta podrían producirse durante la mejora de las vías de acceso, el uso de maquinaria pesada en las vías de acceso y el uso temporal de equipos en plataformas de trabajo y alfombrillas de construcción (Ex. EN-2, en 5-17). En cuanto a los trabajos en subestaciones, las Compañías declararon que no

de Acushnet (Tr.1, en las páginas 46-47). Esto se incorporaría al permiso general de construcción final de la USEP, al aviso electrónico de intención y al SWPPP asociado a ese permiso (Tr. 1, en la página 48).

habría cambios en los espacios abiertos protegidos ni en los terrenos recreativos, dado que las mejoras se realizarían en los terrenos de las Compañías, que actualmente sirven a fines de servicios públicos existentes (Exh. EN-2, en 5-17).

Las empresas afirmaron que, al ubicar la Nueva Línea dentro de una línea de acceso existente, minimizarían los impactos en los espacios abiertos adyacentes (Exposición EN-2, en 5-17). Para mitigar las perturbaciones temporales en terrenos protegidos y espacios abiertos, incluidos los sistemas de senderos existentes, las Empresas notificarían el plan y calendario de construcción previstos a cualquier abutter afectado, como parte del Plan de Divulgación, y coordinarían con las partes interesadas para incluir señalización de seguridad y desvíos temporales alrededor de zonas de construcción activas (Exh. EN-2, en 5-17). Con la implementación de estas medidas de mitigación, las empresas argumentan que los impactos del proyecto en tierras protegidas y espacios abiertos se minimizarían (Informe de las empresas en la página 89, citando la Exh. EN-2, en 5-17).

### iii. Recursos históricos y culturales

Las Compañías declararon que su consultor de recursos históricos y culturales, el Laboratorio Arqueológico Público ("PAL"), registró 27 yacimientos arqueológicos dentro de un área de estudio de recursos culturales para el Proyecto ("Área de Estudio PAL") (Exposición EN-2, en 5-18).<sup>34</sup> Las Compañías afirmaron que la construcción dentro de la Ruta Propuesta tendría el potencial de impactar en los sitios arqueológicos, dependiendo de la profundidad y extensión de la perturbación prevista del suelo en relación con los recursos arqueológicos (Exh. EN-2, en 5-19). PAL también identificó 15 propiedades arquitectónicas históricas dentro del Área de

---

<sup>34</sup> PAL realizó una búsqueda en la Comisión Histórica de Massachusetts *Inventario de los bienes históricos y arqueológicos de la Commonwealth*, que incluye recursos que están listados en el NRHP o que son elegibles para su inclusión (Exh. EN-2, en 5-18). Un recurso elegible debe demostrar integridad física, contribuir a nuestra comprensión de la historia, arquitectura, arqueología, tecnología y/o cultura estadounidense y demostrar al menos uno de los siguientes cuatro criterios: (1) Asociación con eventos históricos importantes; (2) asociación con personas importantes; (3) diseño distintivo o características físicas; o (4) potencial para proporcionar información nueva importante sobre los periodos históricos pre-contacto, de contacto o históricos (Exh. EN-2, a las 5-18).

Estudio de PAL y recomendó que el proyecto no afectaría a ninguna propiedad histórica, incluyendo cualquier impacto en la vista existente por recursos adyacentes a la superficie (Exh. EN-2, en 5-18 a 5-19). En cuanto al trabajo en subestaciones, las compañías indicaron que un yacimiento arqueológico había sido registrado previamente dentro del área de estudio PAL, pero que las mejoras en sí tendrían lugar dentro de la huella de cada subestación, que previamente había sido alterada; por lo tanto, las mejoras de las subestaciones no tendrían impactos previstos en el yacimiento arqueológico (Exh. EN-2, en 5-18). No existen propiedades arquitectónicas históricas previamente registradas cerca de las tres subestaciones (Exposición EN-2, en 5-18).

Según las empresas, el proyecto estaría sujeto a revisión bajo la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (36 CFR Parte 800, "Sección 106") y requeriría un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos ("USACE") (Exh. EN-2, en 5-19). Además, el proyecto estaría sujeto a revisión por parte de la Comisión Histórica de Massachusetts ("MHC") bajo G.L. c. 9, §§ 26–27C (Exh. EN-2, en 5-19). Como parte de estas revisiones, las Compañías coordinarían con el USACE y el MHC para evitar y/o minimizar los efectos adversos sobre cualquier recurso cultural elegible para el Registro Nacional de Lugares Históricos ("NRHP") o listado (Exh. EN-2, en 5-19). Como parte de la revisión de permisos de la Sección 404 del USACE y conforme a la Sección 106, el USACE también consultaría con tribus indígenas americanas reconocidas federalmente que expresen interés en los recursos culturales que podrían verse afectados por esas partes del Proyecto (Exh. EN-2, en 5-19). Las Empresas declararon que cualquier medida de protección o evasión necesaria para evitar o minimizar los impactos en recursos significativos se definiría en un Plan de Evitación y Protección, con procedimientos para manejar descubrimientos imprevistos durante la construcción especificados como parte de un Plan de Descubrimientos Posterior a la Revisión (Exh. EN-2, en 5-19). Las Compañías argumentan que los impactos del Proyecto en los recursos históricos y arqueológicos se minimizarían (Informe de las Empresas en la página 91).

iv. Eliminación de árboles

Para la construcción del proyecto, las Compañías retirarían 27,47 acres de árboles—25,3 acres de terreno elevado y 2,17 acres de humedales forestales, del ROW de las Compañías (Exh.

EN-2, Tabla 5-6)<sup>35</sup> La eliminación de árboles se realizaría principalmente a lo largo de aproximadamente 4,2 millas de la parte de la Ruta Propuesta de la Ruta en Fall River en la Cuadrícula Nacional, con una anchura de aproximadamente 60 pies en el lado sur de la Ruta desde la línea municipal Dartmouth/Fall River hacia el oeste hasta la Subestación Bell Rock, incluyendo parte de la Zona de Acceso dentro de la Reserva Biobiológica del Sureste de Massachusetts (Exhs. EN-2, en 5-4 a 5-5; CNA-E-8). Las compañías señalaron que la servidumbre de National Grid precedía a la Southeastern Massachusetts Bioreserve y, en consecuencia, National Grid tiene derechos previos para mantener la ROW libre de árboles, maleza y estructuras hasta su ancho total de 150 pies (Exhs. CNA-E-8; CNA-G-3).

Las Compañías enfatizaron que, además de la construcción del proyecto, es necesario eliminar y podar árboles para mantener las separaciones necesarias entre la vegetación, las estructuras de las líneas de transmisión y los conductores para una operación fiable de las instalaciones de transmisión (Exhs. EN-2, en 5-4; CNA-E-6; EFSB-V-8). Además de la eliminación de árboles dentro de la Ruta Propuesta de Vía, las Compañías identificarían cualquier árbol que esté justo fuera del borde de la Ruta Propuesta pero que pueda suponer un peligro para la Nueva Línea, que las Compañías clasificarían como "árbol peligroso" o "árbol peligroso" (Expresión EN-2, en 5-5, 5-19). Las Empresas obtendrían permiso de los propietarios individuales y atenderían sus preocupaciones antes de realizar la poda o la retirada de estos árboles (Exh. EN-2, en 5-5). Las Compañías declararon que la propuesta de eliminación de árboles resultaría en la conversión permanente de tierras altas boscosas en tierras arbustivas o pastizales, y de humedales forestales en matorrales-arbustos o humedales emergentes (Exh. EN-2, en 5-19). Sin embargo, las Compañías sostienen que estos cambios en el hábitat podrían beneficiar a la fauna al proporcionar hábitats de campos y matorrales que antes eran comunes pero que se han agotado debido a la expansión suburbana y al desarrollo y reforestación de áreas

---

<sup>35</sup> Como se señala en la Sección VI.C.1.c, uno de los tres tramos de acceso fuera de la ROW requeriría la tala de árboles para evitar un humedal. Las Compañías también señalaron que la tala de árboles fuera de HILERA para caminos de acceso, sitios de encordado de líneas y áreas de apoyo puede implicar acres adicionales de terreno boscoso (Exposición EN-2, en 5-20).

agrícolas abandonadas (Informe de las Empresas en 92, citando la Exh. EN-2, en 5-19). Las Compañías sostienen que tales cambios en el hábitat no reducirían sustancialmente la capacidad de la zona para proporcionar funciones importantes de hábitat para la fauna en consonancia con las condiciones actuales (Exh. EN-2, en 5-19). Por último, la Nueva Línea no supondría un aumento más que *mínimo* de superficies impermeables; por lo tanto, la Nueva Línea no requeriría el uso de técnicas de desarrollo de bajo impacto ni Prácticas Integradas de Gestión para controlar aguas pluviales adicionales (Exhibición. EN-4, en el 55).

v. Especies y hábitats raros

Utilizando MassGIS para analizar los datos de Hábitats Prioritarios de Especies Raras del NHESP en Massachusetts, las empresas determinaron que la construcción del proyecto tendría un impacto directo en los hábitats prioritarios (Exh. EN-2, en 4-17, 5-23).<sup>36</sup> Las compañías identificaron aproximadamente 142 acres de hábitat prioritario dentro de la Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en 5-23; Tr. 1, en 148-49). Este total representa el 56 por ciento del área de terreno dentro de la Ruta Propuesta y cubre toda la zona donde se propuesta la tala de árboles (Exh. EN-2, en las páginas 5-23). Según las empresas, este resultado justificó una revisión de la Ley de Especies en Peligro de Massachusetts ("MESA") por parte del NHESP, así como una consulta de la Sección 7 de la Ley de Especies en Peligro con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos ("USFWS") (Éx. EN-2, Tabla 6-1).<sup>37</sup>

Durante el proceso de revisión de la Ley de Política Ambiental de Massachusetts ("MEPA") por parte del NHESP, su personal revisa una acción propuesta para determinar si afectaría a especies incluidas en la lista estatal y a sus hábitats (Exposición EN-2, en las páginas 5-23). Si se determina que una acción propuesta resultaría en una "expropiación" y no podría revisarse para evitarla, entonces el proponente debe solicitar la concesión de un Permiso de

---

<sup>36</sup> El hábitat prioritario se basa en la extensión geográfica conocida del hábitat para todas las especies raras listadas a nivel estatal, tanto plantas como animales, y está codificado bajo la MESA. Véase <https://www.mass.gov/info-details/regulatory-maps-priority-estimated-habitats>.

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

Conservación y Gestión ("CMP") y la acción propuesta debe cumplir con los estándares de desempeño de ese CMP, incluyendo la evitación y minimización de impactos sobre especies incluidas en la lista estatal en la mayor medida posible y proporcionar un beneficio neto a largo plazo para la conservación de la población local de las especies afectadas (Exhs. EN-2, en 5-23; EN-4, en 17-18).

Aunque las compañías diseñaron la Nueva Línea para utilizar el corredor existente de la línea de transmisión y las vías de acceso existentes en la medida de lo posible, indicaron que ciertos impactos para la fauna no podían evitarse (Exh. EN-4, en la página 56). Las compañías anticipaban que la construcción de la Nueva Línea tendría: (1) impactos temporales por la colocación de alfombrillas de construcción utilizadas para el acceso y la preparación de equipos durante la obra; (2) impactos permanentes por la instalación de nuevas vías de acceso seleccionadas, plataformas de piedra/grava en tierras altas y nuevas estructuras de líneas de transmisión; y (3) impactos secundarios derivados de la conversión de hábitats forestales en hábitats de matorral y arbustos, emergentes o herbáceos como resultado de las 27,5 acres propuestas de tala de árboles (Exh. EN-4, en 56).

Las Compañías sostienen que, aunque algunas funciones de hábitat de fauna asociadas a las áreas boscosas se alterarían permanentemente como resultado de la tala, la restauración por parte de las Compañías de la Ruta Propuesta crearía el cada vez más escaso hábitat de matorral y arbusto, mientras que la estabilización y restauración posterior a la construcción de la Ruta Propuesta facilitaría la revegetación natural y restablecería los hábitats de fauna disponibles en la Ruta Propuesta (Informe de las Empresas en la página 89, citando Exh. EN-2, en 5-17). Las Empresas no anticipan que la operación y mantenimiento a largo plazo del Proyecto ni que otras actividades de mantenimiento dentro de la Ruta Propuesta tengan impactos adversos en especies raras cuando se lleven a cabo en cumplimiento de los CMP y de acuerdo con los Planes de Operación y Mantenimiento de las Compañías aprobados por el NHESP (Exh. EN-4, en la página 58; Informes de empresas en las páginas 99-100).

En cuanto al trabajo en la subestación, las empresas no previeron impactos adicionales de especies raras en las tres subestaciones: la subestación Tremont y la subestación Acushnet no se encuentran dentro de ningún hábitat identificado de especies raras y, aunque la subestación Bell

Rock sí lo está, los trabajos de construcción propuestos allí se llevarían a cabo dentro del emplazamiento previamente alterado y desarrollado (Informe de la empresa en el 98, citando Exh. EN-2, en las páginas 5-23).

Las Compañías afirman que el Proyecto dejaría grandes bloques de bosque intacto adyacentes a la Ruta Propuesta para la Vía de Acceso, y que algunos impactos en el hábitat serían temporales o potencialmente beneficiosos (Informe de las Empresas en 95, citando Exh. EN-2, en 5-20 a 5-21).

(A) Especies incluidas en la lista estatal

Las empresas presentaron una lista de verificación de revisión de proyectos MESA en 2018, y la revisión y coordinación de MESA con NHESP ha incluido reuniones para finalizar los planes de protección específicos de especies requeridos, mitigación y elementos adicionales de los CMP (Exhs. EN-2, Tabla 6-1; EN-4, págs. 56-58). Según las empresas, el NHESP identificó nueve especies incluidas en la lista estatal en las proximidades del proyecto, como se describe a continuación y se resume en la Tabla 18 (Exposición EN-4, en 56-58).

- Tortuga de caja oriental: Las empresas declararon que, debido a la tala de árboles, las mejoras en la carretera de acceso y el diseño de la nueva línea en el cruce del oleoducto dictadas por requisitos de seguridad, evitar completamente a la tortuga caja oriental no es factible, y que el proyecto probablemente resultará en una "captura" de esta especie (Ejemplo. EN-4, en 56-57). Por lo tanto, NHESP exige a las empresas desarrollar un programa de mitigación para la tortuga caja oriental como condición para un CMP, que debería incluir disposiciones sobre beneficio neto (Exh. EN-4, en el 57).

Las Compañías sostienen que su propuesta de implementación de un plan de evitación de mortalidad, también conocido como plan de protección, dentro de la Ruta Propuesta de Ruta ROW diversificaría finalmente el hábitat para la tortuga caja oriental en el contexto de ±12.000 acres de tierras forestales intactas y protegidas adyacentes a la Ruta Propuesta de Ruta ROW, lo que resultaría en un beneficio neto convincente para esta especie (Exh. EN-4, en la página 58; Informes de Empresas en 100). Las Compañías señalaron que se ha realizado un trabajo significativo para identificar el hábitat de las tortugas, incluyendo el uso de radiotelemetría, que las Compañías seguirían utilizando para identificar especies a evitar durante la construcción del Proyecto (Exh. EN-4, en el 57). Además, las Compañías también están explorando otras mejoras

de hábitat dentro de la Ruta Propuesta de Acreo, incluyendo la creación y mantenimiento de suelos expuestos para las zonas de anidación de tortugas (Exh. EN-4, en 59).

Las Compañías declararon que la preservación de la tierra mediante restricciones de conservación in o fuera del sitio, en una proporción especificada para la pérdida de hectáreas de hábitat, es un método preferente de mitigación cuando una "expropiación" de una especie incluida en la lista estatal es inevitable (Éx. EN-4, en 59). Dado que National Grid posee derechos de servidumbre en lugar de propiedad de la tierra sobre la mayor parte de la Ruta Propuesta para la Ruta ROW, no serían posibles restricciones de conservación sobre el hábitat apropiado (Exh. EN-4, en 59). En consecuencia, las Compañías anticipan que una contribución al Fondo de Mitigación Mejorada de Tortugas Caja de Nature Conservancy serviría como componente del beneficio neto para la tortuga caja oriental, para determinar una cantidad adecuada entre las Compañías y NHESP que pueda utilizarse para, pero no se limita a, estudios de investigación, mejoras de hábitats fuera del sitio o almacenamiento/preservación de tierras (Exh. EN-4, en 59).

- Dos especies de pastos y una herbal: Basándose en estudios botánicos previos, las compañías anticiparon que el proyecto resultaría en una "captura" de hierba de pánico de hoja larga, lino rígido y hierba de pánico de Filadelfia (Exh. EN-4, en 56-57). Al igual que la tortuga caja oriental, el NHESP exigió a las empresas desarrollar programas de mitigación para estas especies vegetales como condición para un CMP (Exh. EN-4, en 57-58). Las Compañías propusieron implementar un programa que incluyera la recogida y redistribución de semillas, con gestión local del hábitat y monitoreo posterior al proyecto, para minimizar el nivel de "captura" y proporcionar un beneficio neto a las poblaciones locales (Exh. EN-4, págs. 57-58). Antes de la construcción, las compañías realizarían otra ronda de encuestas sobre la distribución de especies anuales para reconfirmar y/o redefinir la extensión de las poblaciones vegetales previamente documentadas (Exh. EN-4, en la página 56).
- Whip-poor-will: Las Compañías afirmaron que dos temporadas de encuestas de cría de whip-poor-will indicaron que la especie está presente al sur de la ROW en Fall River, especialmente en dos sitios consistentes con actividades de cría de whip-poor-will presentes en ambos años y un sitio adicional ocupado en 2020 (Exh. EN-4, en el 57). Tras conversaciones con el NHESP, las empresas concluyeron que las medidas estándar de mitigación y las restricciones de eliminación de árboles en la época del año evitarían una "captura" del whip-poor-will del este y, por tanto, excluirían el requisito de un CMP whip-poor-will (Éx. EN-4, en 57-58).
- Salamandra marmoleada: Las Compañías declararon que el hábitat documentado de cría para salamandras marmoleadas estaba alejado del área propuesta de eliminación de

árboles y que no se identificó ningún otro hábitat de cría para salamandras marmoleadas, ni acuáticas ni terrestres, dentro o adyacente a la Ruta Propuesta y, por lo tanto, las Compañías no anticiparon que el Proyecto resultaría en una "captura" de esta especie (Exh. EN-4, en 57-58).

- Somormujo común: Aunque se ha documentado que los somormujos comunes han sido documentados en el embalse Copicut en Fall River y se confirmó que anidaron en 2020 y criaron con éxito un polluelo de somormujo, las empresas señalaron que nunca se confirmó la ubicación de la anidación (Exh. EN-4, en 58). Aunque las empresas no anticiparon que el proyecto resultaría en una "exposición" de esta especie, National Grid ha estado coordinando con la División de Pesca y Vida Silvestre de Massachusetts ("DFW") y NHESP para identificar cualquier medida recomendada de evitación y minimización específica de la especie y determinar el BMP para esta especie (Exposición EN-4, en 58).
- Otras especies vegetales: Para las otras dos especies de plantas incluidas en la lista estatal que se habían localizado en las proximidades de la Ruta Propuesta para la Ruta ROW, las Empresas anticiparon que se podría lograr evitar estas especies durante la construcción del proyecto y, por tanto, no resultaría en una "captura" de estas especies (Exh. EN-4, en 57-58).

**Tabla 18: Especies incluidas en la lista estatal en las cercanías y el potencial del proyecto para una "expropiación".**

Nombre común	Nombre científico	Grupo taxonómico	Estado	El potencial del proyecto para dar lugar a una "toma"
Somormujo común	<i>Gavia siempre</i>	Pájaro	Preocupación especial	Poco probable
<b>Tortuga de caja oriental</b>	<i>Terrapene carolina</i>	Reptil	Preocupación especial	<b>Probablemente</b>
Látigo oriental pobre	<i>Caprimulgus vociferus</i>	Pájaro	Preocupación especial	Poco probable*
Cabello de Dama de Hojas de Hierba	<i>Spranthes vernalis</i>	Planta	Amenazada	Poco probable
<b>Hierba de pánico de hoja larga</b>	<i>Coleataenia longifolia</i> <i>ssp longifolia</i>	Planta	Amenazada	<b>Probablemente</b>
Salamandra Marmoleada	<i>Ambystoma opacum</i>	Anfibio	Amenazada	Poco probable

<b>Philadelphia Panic-grass</b>	<i>Panicum philadelphicum</i> ssp. <i>Filadelfio</i>	Planta	Preocupación especial	<b>Probablemente</b>
<b>Lino rígido</b>	<i>Linum medium</i> var. <i>texanum</i>	Planta	Amenazada	<b>Probablemente</b>
Carrera débil	<i>Juncus debilis</i>	Planta	En peligro de extinción	Poco probable

Fuente: Exh. EN-4, en 57-58, Tabla 5-1.

\* Es poco probable con la implementación de medidas estándar de mitigación y restricciones de eliminación de árboles en época del año (Éx. EN-4, en el 57).

En respuesta a los testimonios presentados por CNA sobre avistamientos observados, National Grid realizó una inspección visual del sitio a lo largo de la sección correspondiente de la Ruta Propuesta para evaluar si había nidos de águilas, y también consultó con el ornitólogo estatal de DFW y NHESP sobre el proyecto, ninguno de los cuales resultó en un hallazgo positivo (Exposición EFSB-G-6). Posteriormente, National Grid informó a CNA sobre estas consultas y se comprometió a mantener informada a CNA sobre cualquier cambio en los planes actuales del proyecto (Exh. EFSB-G-6).

(A) Especies incluidas a nivel federal

Las Compañías declararon que completaron la consulta de la Ley de Especies en Peligro de la Sección 7 con el USFWS y las Pesquerías Marinas de Estados Unidos, y han continuado coordinándose activamente con el USFWS respecto a las especies listadas a nivel federal presentes en el área del Proyecto (Exhs. EN-2, Tabla 6-1; EN-4, en la página 56).

(B) Mitigación

Como mitigación para la fauna importante que pudiera verse afectada por actividades de tala y construcción de árboles, las Compañías proporcionarían medidas de mitigación que incluirían la siembra, la plantación de especies autóctonas de arbustos y la creación de troncos, restos leñosos y montones de piedras para crear cobertura de fauna (Exhs. EN-2, en 5-50; EFSB-CM-19). Además de solicitar y asegurar los CMP, las empresas también propusieron mitigaciones que incluyen, pero no se limitan a, lo siguiente: (1) exigir formación para todo el personal de construcción; (2) instalar señalización a lo largo del ROW alertando a los equipos de

trabajo sobre hábitats de especies raras; (3) instalar vallas de construcción a lo largo de la ROW alertando a los equipos de trabajo sobre fenómenos accidentales de plantas adyacentes a la(s) área(s) de trabajo; (4) realizar barridos extensos antes de la construcción y monitorizar durante la obra; (5) monitorear animales en las proximidades de obras en activo mediante radiotelemetría; (6) implementar planes de protección específicos por especie; y (7) realizar restauración y mejora del hábitat tras la construcción (Exh. EN-4, en 58).

Con la implementación de estas medidas de mitigación, las empresas argumentan que los impactos del proyecto sobre especies raras y sus hábitats se minimizarían (Informe de las empresas en 100, citando Exh. EN-2, en 5-24).

b. Posiciones de los partidos

i. CNA

La CNA sostiene que las alfombras de humedales no son suficientes para proteger el hábitat de especies raras en la Bioreserva del sureste de Massachusetts, incluido el somormujo común (Resumen de Respuesta de la CNA en la página 3). La CNA describió la Bioreserva del Sureste de Massachusetts como un santuario único de aves migratorias en el sureste de Massachusetts, que también alberga muchas otras especies (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, en las 8). En concreto, la CNA afirmó que hay una fuerte presencia de somormujos comunes, águilas calvas y pilos de látigo orientales en el embalse Copicut, que está rodeado por la Reserva Biológica en tres lados (Exposición CNA-E-1; CNA-PFT-3, en el pág. 38).<sup>38</sup> La CNA proporcionó documentación, incluyendo varias imágenes y grabaciones sonoras de estas especies en y alrededor del lago, incluyendo áreas cercanas a la Ruta Propuesta de Vía de Acceso, pero no pudo proporcionar documentación ni ubicaciones de sus lugares de anidación (Ejemplo. CNA-E-1; CNA-PFT-3, en 3-8).

---

<sup>38</sup> Más allá del embalse Copicut, la reserva biológica del sureste de Massachusetts se extiende hacia el este cruzando el límite entre Fall River y Freetown, hacia el sur cruzando la frontera entre Fall River y Dartmouth, hacia el oeste hasta la orilla este del estanque Watuppa y hacia el norte casi hasta el río Assonet (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, en las 10).

CNA declaró que el embalse Copicut fue formalmente clasificado como hábitat de somormujo común de Nivel 1, siendo el primer cuerpo de agua en mantener con éxito una pareja de somormujos reproductores en la costa sur de Massachusetts en más de 100 años, que tuvo lugar en 2020 y formó parte del proyecto de translocación de somormujo común administrado por el Instituto de Investigación de la Biodiversidad ("BRI") con sede en Maine (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, en las páginas 3-4). CNA ha estado involucrado en el proyecto de translocación desde la anilladura de la pareja de somormujos en 2020 (Exposición CNA-E-1; CNA-PFT-3, en la página 3). CNA indicó que la BRI esperaba que la pareja de somormujo común de 2020 y el polluelo regresaran al embalse Copicut en la temporada primavera-verano de 2024 (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, en las páginas 3-4).

CNA sostiene que, según Lucas Savoy, biólogo de investigación de vida silvestre en BRI, el momento más sensible para los somormujos es el periodo pre-reproducción en abril y el periodo de reproducción de mayo a junio (Exh. CNA-E-1; CNA-PFT-3, en las 4). En consecuencia, la CNA alega que las perturbaciones acústicas y la construcción en la orilla norte del embalse probablemente interrumpen las actividades de cría (Exh. CNA-E-1, CNA-PFT-3, en 4). La CNA refuta la afirmación de las Compañías de que no anticipó ningún impacto adverso para ninguna especie amenazada, en peligro o de especial preocupación, como el somormujo común (Exposición CNA-E-4(1); Informe de CNA a las 6, citando la Exposición CNA-E-2). CNA también cuestiona la caracterización de las compañías de que el Sr. Savoy ya no está activo en el estudio de los somormujos comunes alrededor del embalse Copicut tras la finalización del proyecto de translocación (Exh. CNA-E-2).

ii. Respuesta de las empresas

Las Compañías argumentan que analizaron a fondo y minimizaron los posibles impactos en el hábitat de especies raras, y propusieron mitigación cuando fue necesario, todo basado en la experiencia de los biólogos cualificados de las Empresas y en consultas continuas con el NHESP (Resumen de Réplica de las Empresas en 6, citando Tr. 2 en 175, 177). Las Compañías argumentan que el NHESP no identificó ninguna preocupación específica respecto a los posibles impactos del Proyecto en el somormujo común (Resumen de Réplica de las Empresas en la

página 6, citando la Exh. EN-5, en 29-31). Las Compañías sostienen que harían mucho más que usar esteras de humedales para la protección de especies raras (Resumen de Réplica de las Compañías en la página 6). Por ejemplo, las Empresas afirman que, en consulta con el NHESP, adoptarán el seguimiento y la protección de ciertas especies, financiarán programas que beneficien directamente a las especies afectadas y establecerán protección y restauración de hábitats in o fuera del sitio (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 6). Además, las Compañías argumentan que la revegetación propuesta a lo largo del borde norte del embalse Copicut incluye arbustos que proporcionan hábitat para la fauna y crecen hasta 12-15 pies de altura, contradiciendo la preocupación de la CNA de que el proyecto crearía una playa abierta en el embalse (Resumen de Réplica de las Empresas en las páginas 5, citando Tr. 2, en las páginas 230-231).

c. Análisis y hallazgo

i. Uso del suelo

El registro muestra que el proyecto y su construcción estarían limitados a dentro de una línea de transmisión existente (es decir, la Ruta Propuesta de Ruta ROW), lo que sería coherente con el uso actual de la ROW como corredor de transmisión, y tres subestaciones existentes, con la construcción en marcha dentro de las vallas existentes. Excepto por tres casos de caminos de acceso fuera de la ROW con impactos limitados asociados al uso del suelo, los registros muestran que el Proyecto no requeriría cambios en el uso existente, servidumbres adicionales ni adquisiciones de propiedades. Aunque probablemente habría algunos impactos en la construcción en los usos del suelo circundantes, el registro también muestra que no habría impactos directos permanentes en el uso del suelo en propiedades residenciales adyacentes o cercanas a la Ruta Propuesta para la Ruta de Acceso, ni en dos receptores sensibles identificados que estén a más de 30 metros de la línea central de la Ruta y a más de 25 pies del borde sur de la Base. Las Compañías indicaron que, si los propietarios lo permiten, instalarían puertas o barreras en los puntos de acceso a las ROW para restringir el acceso a las ROW de personas o vehículos no autorizados.

El registro muestra que las empresas desarrollarán y ejecutarán un Plan de Divulgación para mantener informados a propietarios, empresas y funcionarios municipales, incluidos bomberos, policías y personal de emergencias, sobre las actividades de construcción planificadas. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten al Consejo de Ubicación el Plan de Divulgación al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto. Con esta condición, la Junta de Ubicación considera que los impactos del uso del suelo del Proyecto se minimizarían.

ii. Terrenos protegidos y espacios abiertos

El registro muestra que hay 14 propiedades con terrenos protegidos y espacios abiertos a menos de 300 pies de la Ruta Propuesta para la Ruta de Derecho, de las cuales once se solapan con la Ruta de Derecho (ROW). Las Empresas anticipan que la mayoría de los impactos en estas propiedades serán alteraciones temporales durante la construcción del proyecto, con la excepción de 27,5 acres de propuesta de eliminación de árboles dentro de la Bioreserva del Sureste de Massachusetts. El registro muestra que la servidumbre de las Compañías es anterior al establecimiento de la Bioreserva del Sureste de Massachusetts, y las Compañías tienen derecho a mantener la ROW libre de árboles y maleza hasta el ancho total de la ROW de 150 pies. El registro indica que la tala de árboles transformará el hábitat en matorrales y humedales emergentes, lo que mantendrá la capacidad de la zona para proporcionar funciones importantes del hábitat para la fauna. Los impactos de la tala de árboles y los impactos sobre especies raras y sus hábitats se discuten más en las Secciones VI.D.1.c.iv y VI.D.1.c.v, respectivamente, con las condiciones de mitigación requeridas impuestas por la Junta de Ubicación. El registro muestra que el trabajo en la subestación, que se llevaría a cabo dentro de las subestaciones existentes, no tendría impacto en terrenos protegidos ni en espacios abiertos. Como la construcción del proyecto se llevaría a cabo dentro de la Ruta Propuesta de Apertura, las perturbaciones temporales consistirían principalmente en interrupciones del uso recreativo y desvíos de senderos alrededor de zonas de trabajo. Además, las Compañías han contactado con propietarios y administradores públicos y privados de tierras protegidas y espacios abiertos. El registro muestra que las Compañías también incorporarán la mitigación de disturbios temporales en terrenos

protegidos y espacios abiertos, incluyendo la coordinación y notificación a las partes interesadas, en el Plan de Divulgación. Los impactos temporales en las tierras de abastecimiento de agua cercanos y las correspondientes mitigaciones se abordan en la Sección VI.D.2. En consecuencia, la Junta de Ubicaciones considera que los impactos del proyecto en tierras protegidas y espacios abiertos se minimizarían.

iii. Recursos históricos y culturales

El registro muestra que la construcción del proyecto dentro de la Ruta Propuesta podría tener impactos en los recursos históricos y culturales subterráneos, dependiendo de la profundidad y extensión de la excavación, pero no tendría impacto en propiedades arquitectónicas históricas elevadas que lindan con la ROW, incluyendo los miradores existentes de estos recursos. Aunque las Compañías identificaron un yacimiento arqueológico dentro del Área de Estudio en una subestación, los trabajos de la subestación se llevarían a cabo dentro del emplazamiento previamente alterado y no tendrían impacto en el yacimiento arqueológico ni en ninguna propiedad arquitectónica histórica elevada. Las empresas están coordinándose con USACE y MHC para revisar el proyecto, identificar posibles impactos en recursos históricos y culturales, y desarrollar medidas de mitigación correspondientes, conforme a la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica, que también implicaría la consulta con tribus indígenas reconocidas a nivel federal. El registro muestra que cualquier medida necesaria para evitar o minimizar impactos en recursos significativos se describiría en un Plan de Evitación y Protección, y los procedimientos para manejar descubrimientos imprevistos durante la construcción también se especificarían como parte de un Plan de Descubrimientos Post-Revisión. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta una copia del Plan final de Evitación y Protección y, si hay alguna, del Plan de Descubrimientos Post-Revisión, siempre que estén disponibles públicamente. Con esta condición, la Junta de Ubicación considera que los impactos del Proyecto sobre los recursos históricos y culturales se minimizarían.

iv. Eliminación de árboles

El registro muestra que el Proyecto requeriría la tala de árboles para mantener las separaciones necesarias entre la vegetación y las estructuras y conductores de la línea de transmisión para un funcionamiento fiable de las instalaciones de transmisión. En particular, el proyecto incluiría 27,5 acres de tala de árboles de tierras altas y humedales forestales dentro de la parte de la Red Nacional de la Ruta Propuesta de Ruta ROW. Excepto por una pequeña extensión de tierra que se convertiría permanentemente en superficies impermeables —por ejemplo, cimientos de estructuras de líneas de transmisión, caminos de acceso— las Compañías mantendrían las tierras altas deforestadas como matorral y humedales deforestados como humedales emergentes. Más allá de la Ruta Propuesta para Ruta ROW, las Compañías pueden eliminar árboles adicionales para caminos de acceso, sitios de encordamiento de líneas, áreas de preparación, así como "árboles peligrosos" y "árboles peligrosos". Aunque las Compañías tienen derecho a mantener todo el ancho de la Ruta Propuesta libre de árboles y maleza, implementarán medidas de mitigación tanto para la operación de tala como para la estabilización posterior a la retirada, para salvaguardar hábitats naturales y humedales, incluyendo la plantación de arbustos bajos a lo largo del borde norte del embalse Copicut. Las Compañías reconocen que algunas funciones del hábitat de la fauna asociadas a las áreas boscosas pueden alterarse como resultado de la eliminación de árboles. Sin embargo, las Compañías también señalan que estas áreas serían reemplazadas por valiosos hábitats de matorrales y arbustos y experimentarían una revegetación natural en el ROW que restablecería el hábitat disponible para la fauna.

La Junta de Ubicaciones considera que los impactos de la eliminación de árboles del proyecto se minimizarían con las siguientes condiciones:

- La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta de Ubicación, al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto, un informe de cualquier eliminación adicional de árboles, más allá de las 27,5 acres dentro de la Ruta Propuesta de Ruta ROW, así como la eliminación de árboles peligrosos y árboles peligrosos, necesarios para la construcción del proyecto, y las correspondientes medidas de mitigación para esta retirada. Además, las consultas de la empresa con NHESP y USACE pueden incluir la plantación de árboles en otros lugares.
- La Junta de Ubicación ordena, según lo especificado en el Certificado SEIR, a las Empresas (y a National Grid en particular) que implementen las mejores prácticas de

mitigación forestal durante la tala de árboles y la vegetación, incluyendo el uso de métodos y métodos forestales específicos para minimizar los impactos ambientales.

- La Junta de Ubicaciones ordena a las Empresas que presenten a la Junta una descripción de la mitigación de replantación de árboles requerida por NHESP y USACE, incluyendo la ubicación y el área donde se realizará la replantación, cuando se finalicen estos requisitos.
- La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que cumplan con el requisito de gestión de aguas pluviales y control de erosión de los aproximadamente 6.524 pies lineales de nuevos ramales de acceso a la carretera, tal como se refleja en el SWPPP del proyecto y en el Plan de Erosión y Sedimentación del Suelo.

v. Especies y hábitats raros

El registro muestra que el impacto del Proyecto en los hábitats de especies raras se limitaría generalmente a la construcción de la Nueva Línea, y principalmente temporal, salvo en áreas limitadas de nuevas carreteras de acceso, plataformas de piedra/grava en tierras altas y nuevas estructuras de líneas de transmisión. El proyecto tendría impactos secundarios derivados de la conversión de hábitats forestales en matorrales, arbustos y hábitats emergentes. Las Compañías sostienen que, debido a grandes bloques de bosque intacto adyacentes a la Ruta Propuesta de Ruta ROW, la mayor parte de la fauna desplazada por la construcción del Proyecto sería temporal y que dicha fauna regresaría una vez finalizada la construcción. No se prevén impactos sobre especies raras ni sus hábitats por parte del trabajo de subestación, dado que tendrían lugar dentro de las vallas existentes de la subestación.

El registro muestra que hay nueve especies identificadas incluidas en la lista estatal asociadas con las aproximadamente 142 acres de Hábitat Prioritario dentro de la Ruta Propuesta (constituyendo el 56 por ciento de la Ruta Propuesta y abarcando las 27,5 acres propuestas de eliminación de árboles). La construcción del proyecto podría resultar en la "captura" de la tortuga caja oriental y tres especies de plantas (hierba de pánico de hoja larga, lino rígido y hierba de pánico de Filadelfia). El expediente también describe que la posible captura del maldito del látigo oriental podría evitarse mediante la implementación de medidas estándar de mitigación y restricciones de eliminación de árboles durante la época del año.

Dada la posibilidad de "expropiación" de algunas especies durante la construcción, las Empresas desarrollaron programas de mitigación específicos por especie para un CMP para el

Proyecto, con disposiciones para mostrar un beneficio neto para cada especie incluida en la lista estatal. El programa de mitigación para la tortuga caja oriental implicaría: (1) un plan de protección que, según las Empresas, diversificaría finalmente el hábitat de la tortuga dentro de las tierras forestales intactas y protegidas adyacentes a la Ruta Propuesta de Vía de Abogación; (2) mejoras de hábitat dentro de la Ruta Propuesta de Vía de Acceso, incluyendo la creación y mantenimiento de suelos expuestos para las zonas de anidación de tortugas; y (3) una contribución prevista al Fondo de Mitigación Mejorada de Tortugas Caja de la Nature Conservancy. Los programas de mitigación para las tres especies de plantas incluirían la recogida y redistribución de semillas, la gestión local del hábitat y el monitoreo posterior al proyecto, así como otra ronda de encuestas sobre la distribución de especies anuales para confirmar y redefinir la extensión de las poblaciones vegetales previamente documentadas.

Además, las Compañías implementarán medidas adicionales, incluyendo pero no limitándose a: (1) exigir formación para todo el personal de construcción; (2) instalar señalización a lo largo del ROW alertando a los equipos de trabajo sobre hábitats de especies raras; (3) instalar vallas de construcción a lo largo de la ROW alertando a los equipos de trabajo sobre fenómenos raros en la planta; (4) realizar barridos extensos antes de la construcción y monitorizar durante la obra; (5) monitorizar animales en las proximidades de obras activas mediante radiotelemetría; (6) implementar planes de protección específicos por especie; y (7) realizar restauración y mejora del hábitat tras la construcción. Las Compañías continuarán su coordinación con agencias federales, estatales y locales para minimizar los impactos sobre especies y hábitats raros. El registro muestra que, tras la construcción, la operación y mantenimiento a largo plazo del Proyecto conforme a los Planes de Operación y Mantenimiento de las Empresas aprobados por el NHESP no tendrían impactos adversos sobre especies raras.

Aunque el registro demuestra el esfuerzo de las Compañías por limitar la magnitud de los impactos sobre especies raras y hábitats para las especies incluidas en la lista estatal, también muestra que las Compañías han consultado con el USFWS y con el Departamento de Pesquerías Marinas de Estados Unidos conforme a la Sección 7 de la Ley de Especies en Peligro respecto a las especies listadas a nivel federal presentes en el área del Proyecto. Respecto a la afirmación de la CNA de que la presencia del somormujo común y otras especies raras no fue identificada

por el NHESP cerca de la Ruta Propuesta ROW, la Junta de Ubicación reconoce el testimonio de la CNA sobre el asunto, pero señala que el expediente (incluidos los datos del NHESP) no respalda adecuadamente la postura de la CNA. No obstante, el registro muestra que los impactos del Proyecto sobre el somormujo común, si llegaran a producirse, serían temporales y podrían evitarse mediante la mitigación de las Compañías y la autoevitación del somormujo común respecto a la zona afectada. Además, el registro refleja que National Grid está coordinando con DFW y NHESP para identificar cualquier medida recomendada de evitación y minimización específica de la especie y determinar el BMP para esta especie.

Dado que las Empresas han cumplido con MESA y la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción, y que continuarán coordinándose con agencias estatales y federales para mitigar los impactos sobre especies raras y sus hábitats, la Junta de Ubicación considera que los impactos del Proyecto sobre especies raras y sus hábitats se minimizarían con las siguientes condiciones adicionales:

- La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que proporcionen a la Junta de Ubicación, al menos 60 días antes del inicio de la construcción, la confirmación de que implementarán una restricción anual para la eliminación de árboles para evitar una "expropiación" del "malentendido del látigo oriental", incluyendo una carta de reconocimiento de la NHESP.
- La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta la aprobación del CMP, incluyendo cualquier condición impuesta por el NHESP y los planes de protección específicos de cada especie, cuando estén disponibles.
- La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta un informe de las medidas de mitigación finalizadas y los BMPs para el somormujo común, a partir de la consulta de las Compañías con DFW y NHESP.

2. Recursos hídricos y humedales
  - a. Descripción de las empresas
    - i. Recursos hídricos, incluidos los suministros públicos de agua

La Ruta Propuesta por las Compañías atravesaría humedales que han sido designados como afluentes de los suministros de agua de Clase A<sup>39</sup> del North Watuppa Pond y el embalse Copicut, que también son Aguas de Recursos Sobresalientes ("ORWs") (Exo. EN-2, en 5-24). La Ruta Propuesta también atraviesa zonas de agua abierta a lo largo del límite norte del embalse Copicut, pero no cruza el North Watuppa Pond (Exh. EN-2, en 5-24). Aproximadamente 189,3 acres del ORW del embalse Copicut y aproximadamente 86,2 acres del ORW del North Watuppa Pond se encuentran dentro de la fila de ruta propuesta (Exh. EN-2, en 5-24).

Aunque la Ruta Propuesta cruza el Long Pond/Assawompset Pond/Pocksha Pond ORW, las aguas superficiales de estos recursos se encuentran a más de tres millas al norte de la Ruta Propuesta (Exposición EN-2, en 5-24). Más allá del embalse Copicut ORW y el ORW del estanque North Watuppa, aproximadamente 16,8 acres de acuíferos de alto rendimiento y aproximadamente 157,2 acres de acuíferos de rendimiento medio se encuentran dentro de la Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en 5-24). No existen áreas de protección de cabezas de pozo situadas cerca de la Ruta Propuesta (Exh. EN-2, en 5-24). Aunque la parte noreste del emplazamiento de la Subestación Tremont está asociada a un acuífero de rendimiento medio y la Subestación Acushnet se encuentra en las proximidades de acuíferos de rendimiento medio y alto situados aproximadamente a 50 pies al noroeste, las Compañías no previeron impactos en los suministros públicos de agua, ya que los trabajos de subestación se llevarían a cabo en sitios previamente alterados y desarrollados (Exh. EN-2, en 5-24 a 5-25).

---

<sup>39</sup> MassDEP había establecido una categoría de cuerpos de agua conocidos como ORWs para aguas de alta calidad con valores socioeconómicos, recreativos, ecológicos y/o estéticos, que incluyen los Suministros Públicos de Agua de Clase A y sus afluentes (Exh. EN-2, en 5-24). Las aguas de Clase A, consideradas las mejores para el suministro público de agua, hábitat para peces/fauna y recreación, pueden ser designadas por MassDEP como ORWs (Exposición EN-2, en 5-24).

Las compañías previeron que no hubo impacto en los recursos públicos de suministro de agua debido a la operación y mantenimiento normales de las instalaciones de la línea de transmisión tras la construcción (Exh. EN-2, en las páginas 5-25). A pesar de sus esfuerzos por evitar los ORW al ubicar las estructuras de líneas de transmisión y áreas de trabajo propuestas (todas dentro de la Ruta Propuesta ROW), las Compañías afirmaron que los ORW no podían evitarse en ciertos lugares (Exh. EN-2, en las páginas 5-25). Las empresas anticiparon que la construcción del proyecto causaría impactos temporales inevitables en los recursos de humedales vegetados dentro de las cuencas del embalse Copicut y North Watuppa Pond, así como impactos temporales en humedales dentro de los 400 pies del embalse Copicut debido a la proximidad de la Ruta Propuesta de la Ruta ROW al extremo norte del embalse (Ex. EN-2, en las páginas 5-25). Los impactos temporales de la construcción incluirían la eliminación de vegetación, la excavación de estructuras de postes, plataformas de trabajo y la construcción de caminos de acceso (Exh. EN-2, en 5-22).

Las empresas implementarían medidas de mitigación que incluirían (1) alfombrillas de construcción temporales; (2) técnicas de eliminación de vegetación sensible, incluso a mano; (3) cumplimiento de los requisitos de un Plan de Prevención de la Contaminación Pluvial ("SWPPP") y de las normativas relevantes, como el Sistema Nacional de Eliminación de Vertidos de Contaminantes ("NPDES"), Permisos Generales de Construcción administrados por la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. ("USEPA"), y las restricciones aplicadas por las comisiones locales de conservación;<sup>40</sup> (4) control de sedimentos y erosión, tal como se establece en un Plan de Erosión y Sedimentación del Suelo, que se incluiría como parte del SWPPP; (5) prevención y respuesta a derrames; (6) el cumplimiento por parte de los contratistas de las BMP respecto al almacenamiento y manipulación de petróleo y materiales potencialmente peligrosos y planes de respuesta de emergencia; y (7) mantenimiento adecuado del equipo (Exhs. EN-2, en 5-25; EFSB-W-5; EFSB-W-7; CNA-E-10). Durante la construcción, las empresas contratarían inspectores medioambientales cualificados para revisar regularmente el sitio del proyecto y

---

<sup>40</sup> Las empresas tienen la intención de preparar y presentar un SWPPP junto con su solicitud NPDES para recibir cobertura bajo el Permiso General de Construcción antes de la construcción (Exh. EFSB-W-6).

comprobar el cumplimiento de las condiciones y aprobaciones ambientales aplicables e identificar cualquier control y gestión inadecuados de aguas pluviales, incluidos BMPs defectuosos, para su corrección (Exh. CNA-E-10).<sup>41</sup>

Las empresas están coordinándose con MassDEP y el Superintendente de la reserva de Watuppa para identificar e implementar medidas de mitigación adecuadas que aborden los posibles impactos en los recursos de agua superficial y los ORWs (Exh. EN-2, en 5-25 a 5-26). Para la gestión de la vegetación en áreas sensibles, incluidas las áreas públicas de suministro de agua, las Compañías seguirían el mismo procedimiento que se utiliza actualmente en el ROW y descrito en los BMPs de las Compañías, incluyendo la ausencia de aplicaciones de herbicidas en los ORWs (Exh. EN-2, en las páginas 5-25). Las Compañías bombearían cualquier efluente de dessecamiento a una zona elevada lo más alejada posible de la recepción del agua a través de una cuenca de desagüe, de modo que el vertido fuera filtrado e infiltrado de nuevo al suelo (Tr. 1, en 128-129; Exh. EN-2, en 5-7). Si las Compañías no podían evitar que la descarga de desagüe fluyera directamente a un agua receptora, monitorizarían la turbidez conforme al permiso NPDES de la USEPA durante todo el proceso de deshidratación (Tr. 1, págs. 127-128). Las empresas afirman que los posibles impactos del proyecto en los suministros públicos de agua se minimizarían con la implementación de las medidas de mitigación discutidas (Exh. EN-2, en 5-26; Informe de Empresas en la página 104).

ii. Humedales y cursos de agua

La evaluación ambiental de las Compañías sobre la Ruta Propuesta identificó aproximadamente 81 acres de humedales y 18 cruces de agua (ocho perennes, diez intermitentes) dentro del corredor de transmisión utilizando datos de campo y cartografía estatal (Exh. EN-2, en 5-21). Aunque no existen Charcas Estacionales Certificadas ("CVPs") directamente en la ROW, cinco se encuentran en la zona de estudio, con complejos de humedales en varios lugares desde

---

<sup>41</sup> Las Compañías declararon que enviarían estos inspectores al menos semanalmente, con mayor frecuencia en ciertos casos, como el descubrimiento de especies raras alrededor del lugar de trabajo, lo cual sería el caso para la parte de National Grid del Proyecto dada la presencia conocida de la tortuga caja oriental y la proximidad al suministro público de agua (Tr. 1, 124-127).

Fall River hasta Acushnet (Exh. EN-2, en 5-22). Los impactos de humedales del proyecto, que incluyen 7,1 acres de humedales temporales, 1,7 acres de secundaria y 0,02 acres de humedales de impacto permanente (debido a la instalación de cimientos estructurales), se encuentran principalmente a lo largo de partes de la ruta propuesta, sin que se esperen impactos adicionales por mejoras en las subestaciones (Exhs. EN-2, en las páginas 5-22; EN-4, en 8, Tabla 1.3).

Para minimizar los daños a los humedales, las Empresas afirmaron que el Proyecto utiliza los ROWs y caminos de acceso existentes, aunque la magnitud de la construcción requiere algunas modificaciones inevitables, incluyendo la conversión de humedales forestales en hábitats de matorral (Exh. EN-2, en 5-22). Los impactos relacionados con la construcción provienen de la eliminación de vegetación, excavación, instalación de plataformas de trabajo y construcción de caminos de acceso (Exposición EN-2, en 5-22). Para proteger los recursos, las Compañías están empleando medidas de diseño especializadas para reducir los impactos en humedales y cursos de agua en la medida de lo posible (Exh. EN-2, en 5-22). La mitigación de impactos inevitables implica *la restauración in situ* de humedales, como la retirada de alfombras de construcción y la restauración de las pendientes originales, junto con la posible replicación de humedales, adquisición de propiedades para la preservación de terrenos y participación en el programa de tasas sustitutas de USACE para no lograr pérdidas netas (Exh. EN-2, en 5-22). Además, los posibles impactos de las charcas estacionales se gestionarán mediante BMPs, alfombras de construcción y restricciones estacionales (Exh. EN-4, en 48-49). Las compañías coordinarán con las comisiones federales, estatales y locales de conservación, incluidas las de Acushnet y Fall River, para finalizar el paquete de mitigación (Exh. EN-2, en 5-22).

b. Posiciones de los partidos

i. CNA

Aunque las compañías afirmaron que el embalse Copicut está designado como suministro público secundario de agua para la ciudad de Fall River, CNA sostiene que el embalse es un embalse activo que suministra el 19 por ciento del agua potable de Fall River, para un estimado de 100.000 personas en Fall River y los municipios circundantes de Assonet, Westport y North Tiverton (Informe de la CNA en 2, citando Exh. EN-2, en 5-16). La CNA alega que la tala rasa

de 500 pies lineales de árboles que bordean el embalse Copicut provocaría un aumento general de la contaminación del agua, la erosión y la bioturbación que degradaría la calidad del agua potable (Resumen de Respuesta de la CNA en 2). La CNA también sostiene que la apertura de la orilla del lago mediante tala rasa facilitaría el acceso público, lo que contribuiría tanto a la degradación de los humedales como a la calidad del agua y la seguridad pública, incluyendo vertidos ilegales (Resumen de Respuesta de la CNA en la página 2). CNA sostiene que la consideración de las Compañías para la replicación de humedales en la zona de Quanapoag Road ha sido insuficiente (Resumen de Respuesta de CNA en la página 2). La CNA también se opone a dar crédito a las empresas por la remediación de humedales en la Subestación Bell Rock y fuera de la cuenca local de Copicut, donde ocurre el impacto (Informe de la CNA en la página 4).

ii. Respuesta de las empresas

Las Compañías argumentan que analizaron a fondo y minimizaron los posibles impactos en la calidad del agua y los recursos de humedales, y propusieron mitigación cuando fue necesario (Resumen de la Compañía en las páginas 3-4). La mitigación propuesta por las Compañías incluía medidas proactivas como el cumplimiento de las normativas de agua potable,<sup>42</sup> la implementación de la SWPPP, la implementación de un Plan de Erosión y Sedimentación del Suelo, la contratación de inspectores ambientales durante la construcción, la plantación propuesta de arbustos de bajo crecimiento a lo largo del borde del embalse y el mantenimiento del caudal del río Copicut (Informe de respuesta de las Empresas en las páginas 4-5; Exh. CNA-I-4). Las empresas también rechazan la recomendación de la CNA de realizar un estudio independiente de viabilidad ambiental por parte de un socio externo porque la solicitud ignora el papel de la Junta de Ubicación y de otras agencias de permisos (Resumen de Réplica de las Empresas en el punto 3).

---

<sup>42</sup> Las Compañías sostienen que la afirmación de la CNA de que el embalse Copicut suministra el 19 por ciento del agua potable de Fall River no fue establecida por un testigo bajo juramento durante el procedimiento (Resumen de las Empresas en 3, n.4, citando Tr. 1, en 127). Además, las Empresas sostienen que la veracidad de la representación de la CNA es irrelevante para los argumentos de las Compañías en respuesta a la CNA (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 3 n.4).

c. Análisis y hallazgo

En cuanto a los impactos en los recursos hídricos, incluidos los suministros públicos, los registros muestran que la Ruta Propuesta contiene aproximadamente 275,5 acres de ORWs, incluyendo humedales designados como afluentes de los suministros de agua de Clase A del North Watuppa Pond y el embalse Copicut, así como áreas de agua abierta a lo largo del límite norte del embalse Copicut, así como 16,8 acres de acuíferos de alto rendimiento y 157,2 acres de acuíferos de rendimiento medio. Aunque no habría impactos en los recursos de humedales durante la operación y mantenimiento del proyecto, este causaría impactos temporales, incluyendo la eliminación de vegetación, excavación para estructuras de postes, plataformas de trabajo y construcción de carreteras de acceso dentro de las cuencas del embalse Copicut y North Watuppa Pond, así como impactos temporales en humedales a menos de 400 pies del embalse Copicut.

Las empresas propusieron diversas medidas de mitigación para minimizar los impactos, incluyendo: (1) el uso de alfombrillas de construcción temporales; (2) utilizar técnicas sensibles de eliminación de vegetación, incluso a mano; (3) cumplir con los requisitos del SWPPP y las normativas relevantes, como los permisos generales de construcción del NPDES y las restricciones aplicadas por las comisiones locales de conservación; (4) implementar el control de sedimentos y erosión, tal y como se establece en un Plan de Erosión y Sedimentación del Suelo, que se incluiría como parte del SWPPP; (5) implementar la prevención y respuesta a derrames; (6) exigir a los contratistas que cumplan con los BMP respecto al almacenamiento y manejo de OHM y planes de respuesta a emergencias, incluyendo la realización de formación previa a la construcción; y (7) y el mantenimiento adecuado del equipo. Además, las empresas seguirían el procedimiento vigente y los BMP utilizados en el ROW, incluyendo la ausencia de aplicaciones de herbicidas dentro de los ORW. El registro también muestra que el trabajo de subestación no tendría impactos en los recursos hídricos.

La Junta de Ubicación reconoce las preocupaciones de la CNA sobre los posibles impactos en la calidad del agua del Proyecto hacia el embalse Copicut, pero reconoce que las pruebas registradas en este procedimiento no indican que el Proyecto vaya a tener impactos a

largo plazo en la calidad del agua. Además, la Junta de Ubicación considera que las medidas de mitigación propuestas por las Empresas son razonables y adecuadas para mitigar los impactos en la calidad del agua derivados de la construcción del Proyecto. Finalmente, la Junta de Ubicación considera que el expediente demuestra adecuadamente que el proyecto no causaría impactos permanentes en la calidad del agua en el embalse Copicut.

En cuanto a los impactos de humedales, los registros muestran que el Proyecto resultaría en 7,1 acres de impacto temporal, 1,7 acres de secundaria y 0,02 acres de impacto permanente en humedales (debido a la instalación de cimientos estructurales). Los impactos incluyen el cruce temporal de un arroyo perenne y cuatro arroyos intermitentes a lo largo de la Ruta Propuesta. Las empresas propusieron medidas de mitigación para minimizar estos impactos que incluyen (1) una planificación y diseño cuidadosos de la Nueva Línea, incluyendo recientes mejoras en los trazados de los tramos subterráneos, así como nuevas vías de acceso; (2) implementar BMPs en la gestión de los depósitos de suelo, deshidratación y gestión de humedales alterados; (3) implementar restricciones estacionales; (4) usar esteras de construcción (especialmente sobre canales de arroyo); (5) señalización y seguimiento de humedales y charcas temporales; y (6) incorporar *restauración in situ* de humedales. Las Compañías también consultarían con USACE, MassDEP, NHESP, comisiones municipales de conversación y el Superintendente de la Reserva Watuppa para desarrollar un paquete de mitigación adecuado que garantice que no haya pérdida neta de funciones y valores de humedales que puedan implicar restauración de humedales, replicación de humedales, adquisición dirigida de propiedades para preservación de tierras y participación en el programa de tarifas sustitutas de USACE Massachusetts. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten al Consejo el paquete de mitigación de no pérdida neta de funciones de humedales cuando esté disponible. El registro muestra que el trabajo de subestación no tuvo impactos en humedales. Considerando estas medidas de mitigación, la Junta de Ubicación considera que los impactos del Proyecto sobre los recursos hídricos y los humedales se minimizarían.

### 3. Ruido

#### a. Descripción de las empresas

Las empresas indicaron que los impactos del ruido de la línea de transmisión propuesta se esperan temporales, produciéndose principalmente durante la fase de construcción (Exh. EN-2, en 5-27). En general, los niveles de sonido de la actividad de construcción estarán dominados por el equipo más ruidoso que operará en ese momento (Éx. EN-2, en 5-27). Las empresas afirman que los niveles típicos de ruido de construcción que se experimentan en cualquier residencia dada serían intermitentes y ocurrirían durante toda la construcción del proyecto (Ejemplo. EN-2, en 5-28). Las empresas propusieron un horario de obras de 7:00 a.m. a 5:00 p.m., de lunes a viernes, y de 9:00 a.m. a 5:00 p.m. los sábados (Exh. EFSN-NO-2). Las Compañías indicaron que sus horas de trabajo propuestas son coherentes con las ordenanzas municipales aplicables de rumor, y que las ordenanzas no establecen límites de nivel de decibelios (Exh. EN-2, Tablas 5-8). Aunque la mayoría del trabajo se realizará durante el día, ciertas tareas como el vertido de hormigón, el encordado del conductor o el trabajo nocturno obligatorio por el estado pueden requerir horas prolongadas o trabajar los domingos y festivos (Exhs. EN-2, en las 5-30; EFSB-NO-2).

Las empresas estimaron que a una distancia de 50 pies, el equipo de construcción utilizado para la construcción del proyecto generaría niveles de ruido entre 80 dBA y 98 dBA (Exh. EN-2, en 5-28). Sin embargo, la residencia más cercana a la Ruta Propuesta está aproximadamente a 30 metros, y las empresas declararon que los impactos del ruido se minimizarán por la distancia, el cumplimiento del horario de trabajo propuesto por parte del proyecto y diversas medidas de mitigación (Exh. EN-2, en 5-28). Los impactos del ruido de construcción en las subestaciones Tremont, Acushnet y Bell Rock variarán en función de la distancia a los receptores más cercanos (Exh. EN-2, en 5-27). La subestación Tremont está aproximadamente a 420 pies de la casa más cercana, y la subestación Acushnet está a 190 pies; las empresas indicaron que se espera que ambas vean solo ligeros aumentos en los niveles de ruido ambiental para estos residentes (Exh. EN-2, en 5-29). La Subestación Bell Rock estaría situada aproximadamente a 0,5 millas de la residencia más cercana, lo que genera impactos significativos en el ruido allí poco probable según las empresas (Exh. EN-2, en 5-29). Según las

empresas, las mejoras en las subestaciones Tremont y Acushnet se realizarían principalmente dentro de los recintos existentes de los edificios de control de las subestaciones; por lo tanto, no se prevé que las mejoras afecten significativamente a los niveles de ruido ambiental existentes (Exh. EN-2, en 5-29).

Para mitigar estos impactos, las empresas se han comprometido a realizar varios BMP, incluyendo el mantenimiento del equipo con silenciadores adecuados, limitar el ralenti de los vehículos a cinco minutos según la normativa estatal y colocar maquinaria ruidosa y continua, como generadores, alejada de las zonas pobladas (Exposición EN-2, en 5-30). Para cualquier trabajo que se realice durante el horario "atípico", las empresas obtendrán la aprobación municipal y notificarán a las autoridades locales y residentes con antelación (Exhs. EFSB-NO-2; EFSB-NO-4). Al combinar estos controles operativos con la amortiguación natural del paisaje circundante, las Empresas declararon que los impactos generales del ruido en las áreas del Proyecto se minimizarían (Exh. EN-2, en las 5-30; Informes de Compañías en las páginas 109-110).

b. Posiciones de los partidos

i. CNA

La CNA también expresa preocupación por los impactos del ruido en el barrio debido a la eliminación del amortiguador de árboles que bordean el embalse Copicut, tanto temporal durante la construcción como a largo plazo de la Asociación de Rifles Copicut al norte (Exposición CNA-I-1; CNA-PFT-3, en 2).

ii. Respuesta de las empresas

Las Compañías argumentan que seguiría existiendo un amortiguador de árboles de aproximadamente 450 pies de ancho entre el borde de la fila y la residencia más cercana en Copicut Road, que seguiría proporcionando atenuación de ruido a las viviendas cercanas (Exh. CNA-N-3). Por lo tanto, las Empresas no esperan que el proyecto tenga un impacto material en el ruido en los residentes de Copicut Road (Exh. CNA-N-3).

c. Análisis y hallazgo

El registro muestra que el proyecto tendría ciertos impactos temporales en el ruido durante la construcción, pero no impactos permanentes significativos tras la finalización de la obra. El ruido de la construcción se produciría de forma intermitente en toda la Ruta Propuesta ROW durante el horario laboral típico y en casos específicos de trabajo fuera de horario para lo que las Empresas notificarían a las autoridades locales y solicitarían su aprobación. La residencia más cercana a lo largo de la Ruta Propuesta está aproximadamente a 30 metros de la Nueva Línea propuesta.

La mitigación de ruido propuesta por la empresa incluye: (1) mantener el equipo en buen estado de funcionamiento; (2) usar silenciadores apropiados en el equipo; (3) localizar fuentes de ruido que puedan operar continuamente durante el día alejadas de las zonas pobladas en la medida de lo posible; (4) limitar los vehículos en la medida de lo posible en función de las tareas de construcción, el tipo de equipo/vehículo y las condiciones meteorológicas; y (5) localizar equipos que puedan funcionar continuamente durante el día, como generadores o compresores de aire, alejados de zonas pobladas en la medida de lo posible. Además, como se señala en la Sección VI.D.1.a.i. (D), las Empresas desarrollarán un Plan de Divulgación que cubra la notificación y coordinación con las partes interesadas y municipios afectados sobre el horario de construcción.

Respecto a la preocupación de la CNA por los impactos del ruido derivados de la eliminación del amortiguador de árboles que bordean el río Copicut, la Junta de Ubicación concluye que el amortiguador restante entre el borde de la fila propuesta de la ruta y las viviendas en Copicut Road permanecería para proporcionar atenuación del ruido a las viviendas cercanas. Con las medidas de mitigación propuestas por las empresas y la condición de la Junta de Ubicación para abordar los impactos del ruido en las viviendas cercanas a la Ruta Propuesta para la Alineación, la Junta de Ubicación considera que los impactos en el ruido del Proyecto se minimizarían.

Para mitigar aún más el ruido de la construcción, la Junta de Ubicación ordena a las Compañías limitar la construcción a un horario de 7:00 a.m. a 5:00 p.m. De lunes a viernes y hasta las horas de 9:00 a.m. a 5:00 p.m. los sábados. Los trabajos que requieren una duración

continua mayor de la que permiten las horas normales de construcción, como vertidos de hormigón y encordados de líneas de transmisión, están exentos de este requisito. Si las Compañías anticipan la necesidad de prolongar las obras de construcción más allá de las horas y días mencionados, salvo en circunstancias de emergencia en un día determinado que requieran horas ampliadas, la Junta de Ubicación ordena a las Compañías que soliciten permiso por escrito a la autoridad municipal correspondiente antes de comenzar dichos trabajos y que proporcionen a la Junta de Ubicación una copia de dicho permiso. Si las empresas y los funcionarios municipales no pueden ponerse de acuerdo sobre si deben realizarse dichas horas de construcción, podrán solicitar autorización previa a la Junta de Ubicación y proporcionarán al municipio correspondiente una copia de dicha solicitud y autorización, si se les concede.

Según lo anterior, la Junta de Ubicación considera que los impactos en el ruido derivados del Proyecto se limitarían a la fase de construcción y se mitigarían adecuadamente, dada la ubicación del Proyecto a lo largo de una línea de transporte existente en zonas residenciales predominantemente sin desarrollar o de baja densidad, la naturaleza intermitente de las actividades de construcción de líneas de transmisión y el cumplimiento de las condiciones horarias de trabajo de la Junta de Ubicación.

#### 4. Visual

##### a. Descripción de las empresas

Las compañías declararon que la mayor parte de su ruta propuesta atraviesa áreas sin desarrollar o densamente boscosas donde las nuevas estructuras solo serían visibles desde cruces de carreteras y usos comerciales o residenciales ocasionales directamente adyacentes a la ROW (Exh. EN-2, en 5-26). Sin embargo, las Compañías identificaron cinco puntos de observación representativos donde habría potencial para vistas de las nuevas estructuras (Exh. EN-2, en 5-26). Las compañías presentaron renderizados visuales antes y después de estos lugares (Exhs. EN-2, Fig. 5.8 (simulación de verano/en hojas de uso); EFSB-V-5(1) (simulación de invierno/desacoplamiento)). Las empresas afirmaron que las líneas de transmisión existentes de 115 kV transportadas por estructuras de tramo en H son actualmente visibles desde los cinco puntos de observación y que la diferencia visual principal introducida por el proyecto sería que

las estructuras existentes en marco en H serán reemplazadas por estructuras monopolo y tramas en H adicionales a lo largo de la ROW (Exh. EN-2, en 5-26). Las empresas declararon que los nuevos monopolos y estructuras en forma de H serían similares a las existentes en color y textura, mientras que las nuevas estructuras en H también serían similares en altura a las estructuras existentes (Ejemplo, EN-2, en 5-26).<sup>43</sup>

Las Compañías declararon que no se instalaría iluminación permanente como parte del Proyecto, pero que podrían usar iluminación temporal en circunstancias especiales durante la construcción; sin embargo, las Compañías no anticiparon que hubiera impactos en la iluminación nocturna para los abutters, dado la amplia distancia hasta la residencia más cercana, el número limitado de abutters residenciales y las zonas boscosas que rodean la Ruta Propuesta (Tr. 1, en 120-122). Las empresas no prevén impactos visuales adversos por las mejoras de las subestaciones, que tendrían lugar dentro de las subestaciones existentes y no introducirían ningún equipo más alto que las estructuras existentes (Exh. EN-2, en 5-26).

Las compañías mantuvieron que han minimizado el potencial de impacto visual a lo largo de la ruta propuesta mediante el uso de una línea de transmisión existente ubicada principalmente en zonas sin desarrollar y boscosas con relativamente pocas zonas residenciales o comerciales (Exh. EN-2, en 5-26; Informe de Compañías en las páginas 106-107). Las Compañías declararon que trabajarían caso por caso con cualquier propietario adyacente que experimente un cambio importante de opinión y exprese preocupación por el cambio, para determinar si medidas como el paisajismo, la cercada o una combinación de ambos podrían mitigar aún más los impactos (Exh. EN-2, en 5-26).

---

<sup>43</sup> Una comparación del plano de la sección transversal de la ROW y los planos de perfil proporcionados por las compañías muestra que las nuevas estructuras de transmisión aumentarían la altura de la estructura más alta entre cero pies (sin cambios) hasta 33 pies en diferentes ubicaciones de la ROW (Exh. EN-2, Fig. 5-2). Según los planos, los nuevos monopolos tendrían hasta 112 pies de altura, mientras que las nuevas o sustituidas estructuras en forma de H tendrían hasta 88 pies de altura (Exh. EN-2, Fig. 5-2, Hoja 3, Hoja 5). En comparación, la estructura en forma de H más alta existente mide 97 pies de altura (Exposición EN-2, Fig. 5-2, Hoja 5).

b. Posiciones de los partidos

i. CNA

La CNA también solicita que las empresas aborden las preocupaciones de la CNA sobre la disminución del valor de las propiedades para quienes tengan una visión mucho más significativa de las líneas eléctricas o una vista donde antes no la tenían (Resumen de Respuesta de la CNA en la página 3; Exh. CAN-P-2).

ii. Respuesta de las empresas

Las empresas argumentan que la CNA no proporcionó ningún respaldo probatorio para la afirmación de que el proyecto afectaría negativamente al valor de las propiedades (Resumen de las empresas en la página 9, citando Exhs. CNA-P-2, CNA-P-2(1)). Por el contrario, las empresas argumentan que en casos anteriores, la Junta de Ubicaciones ha determinado que cuando un proyecto no implica propiedades residenciales con: (1) servidumbres de línea de transmisión en la propiedad; o (2) muy cercanía al FILA (por ejemplo, ~35 pies); o (3) vistas despejadas de estructuras de transmisión, los impactos negativos en el valor de las propiedades son poco probables (Resumen de Réplica de las Empresas en 9, citando la Exh. CNA-P-2). Véase Sudbury-Hudson en 221. Las Compañías sostienen que ninguna de estas condiciones está presente en las propiedades de la CNA en Fall River, que están al menos a 450 pies de la Ruta Propuesta y que la zona de amortiguamiento boscosa obstruye la vista de las estructuras de transmisión (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 10, citando Exhs. CNA-P-2; CNA-P-2(1)). Las empresas no esperan que el proyecto provoque un aumento significativo del contraste visual debido a la presencia de la línea de transmisión existente (Resumen de las empresas en la página 10, citando la Exposición CAN-P-2). Además, citando otros casos, las Empresas alegan que los impactos económicos como el valor de las propiedades están fuera del alcance de la legislación habilitante de la Junta de Ubicación (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 10). Véase IDC Bellingham, LLC, EFSB 97-5, en la página 13 (Orden Procesal, 1 de mayo de 1998). Berkshire Power Development, Inc., EFSB 95-1, en 6 (Orden Procesal, 11 de octubre de 1995).

c. Análisis y hallazgo

El registro muestra que las nuevas estructuras de las líneas de transmisión serían similares a las existentes en color, textura y altura. El registro demuestra que cinco ubicaciones específicas tendrían una vista pronunciada de la New Line, incluyendo cuatro zonas residenciales y el embalse Copicut. Las Compañías proporcionaron representaciones visuales para mostrar las vistas del antes y después en estos lugares. El registro demuestra que las representaciones son similares a las vistas existentes de las líneas y estructuras de transmisión actuales. Además, las Empresas trabajarán caso por caso con cualquier propietario adyacente que experimente un cambio significativo de perspectiva derivado del Proyecto y exprese preocupación a las Empresas sobre la mitigación visual, incluyendo paisajismo, vallas o una combinación de ambas. En cuanto a la iluminación, las empresas no proponen iluminación permanente como parte de este proyecto, y cualquier iluminación temporal utilizada durante la construcción del proyecto sería limitada. El trabajo propuesto en la subestación se realizaría dentro de las subestaciones existentes y no introduciría ningún equipo más alto que las estructuras existentes, por lo que no tendría impactos visuales significativos.

En cuanto a las supuestas disminuciones en los valores de las propiedades,<sup>44</sup> la CNA afirma, sin ningún respaldo fáctico, que las empresas no han abordado adecuadamente esta preocupación. De hecho, es poco probable que los efectos adversos sobre el valor de las propiedades sean improbables. En casos anteriores, la Junta de Ubicación ha determinado que cuando un proyecto no implica propiedades residenciales con: (1) servidumbres de línea de transmisión en la propiedad; (2) residencias muy cercanas al ROW (por ejemplo, ~35 pies); y (3)

---

<sup>44</sup> En cuanto a la pérdida de valor de la propiedad, la Junta de Ubicación reconoce su precedente sobre los impactos en el valor de la propiedad en los casos citados por las Empresas, pero aporta una aclaración. La Junta de Ubicación, en consideración a la presentación de pruebas sobre posibles impactos en el valor de la propiedad, consideró apropiado que diera peso a análisis o alegaciones sobre consideraciones económicas; sin embargo, ni el Departamento ni la Junta de Ubicación pueden conceder indemnización económica por impactos adversos en el valor de la propiedad, ya que las cuestiones relacionadas con la compensación son exclusivamente competencia de los tribunales. Véase Sudbury-Hudson (Orden de alcance sobre la emisión de valores de las propiedades en 4).

vistas despejadas de estructuras de transmisión, es poco probable que haya impactos negativos en el valor de las propiedades. Véase Sudbury-Hudson en 221. Con respecto a las propiedades de la CNA en Fall River, ninguna de estas características está presente: el ROW no está ubicado en ninguna propiedad residencial, no hay propiedades residenciales a menos de 450 pies del ROW y no hay residencias con vista despejada del Proyecto. Las viviendas existentes situadas a lo largo de Copicut Road, en las proximidades del embalse superior de Copicut, se encuentran aproximadamente entre 450 y 1.000 pies del Proyecto. El barrera forestal, que limita con las viviendas a lo largo de Copicut Road, permanecerá en su lugar y no se verá afectado por el proyecto, por lo que no se espera que la línea de transmisión propuesta provoque un aumento significativo del contraste visual debido a la presencia de la línea de transmisión existente, y es poco probable que haya impactos negativos en el valor de las propiedades de la CNA.

En consecuencia, la Junta de Ubicación considera que los impactos visuales del proyecto se minimizarían.

5. Aire

a. Descripción de las empresas

Las Empresas no previeron impactos a largo plazo en la calidad del aire por el polvo o las emisiones de vehículos asociadas a la construcción del Proyecto, pero tomarían medidas para reducir las emisiones atmosféricas, incluyendo: (1) adaptar cualquier equipo no relacionado con construcción de carreteras con 50 caballos de potencia o más, que se utilice durante 30 días o más a lo largo de la construcción y que no cumpla con la normativa Nivel 4 de la USEPA, con un dispositivo de control de emisiones verificado por la USEPA, (2) utilizando gasóleo de ultra bajo contenido en azufre; (3) minimizar el ralenti del vehículo durante las actividades de construcción, en cumplimiento con la Ley Antiralenti de Massachusetts, y (4) humedecer y estabilizar los suelos expuestos en las vías de acceso (Exh. EFSB-A-2). Las empresas declararon que la nueva línea terminaría y se conectaría a un interruptor automático aislado de gas en la

subestación Bell Rock, que utiliza aproximadamente 95 libras de hexafluoruro de azufre ("SF6") (Exh. EFSB-A-1).<sup>45</sup>

b. Posiciones de los partidos

CNA sí abordó los impactos en el aire en el informe.

c. Análisis y hallazgo

Los registros muestran que el Proyecto tendría impactos temporales en el aire por la construcción, específicamente, emisiones de vehículos y equipos de construcción, y polvo de construcción. Para los impactos temporales en el aire, las empresas propusieron medidas de mitigación que incluyeron la adaptación de equipos para emisiones más limpias, el uso de diésel de ultra bajo contenido en azufre, la minimización del ralentí de los vehículos y el control del polvo en la construcción, incluyendo el uso de agua. Además, National Grid adquirirá equipos con tasas de fuga de gas SF6 inferiores al 0,5 por ciento anual, en cumplimiento con un Memorando de Entendimiento de la Asociación para la Reducción de Emisiones SF6 entre National Grid y la USEPA. En consecuencia, la Junta de Ubicación considera que los impactos en el aire del Proyecto se minimizarían.

6. Tráfico

a. Descripción de las empresas

Las Compañías afirmaron que la construcción del Proyecto no supondría un aumento significativo del tráfico ni cambios significativos en los patrones existentes (Informe de la

---

<sup>45</sup> Las empresas señalaron que los nuevos interruptores aislados de gas ("GIS") que contienen SF6 serían instalados y mantenidos por personal técnico capacitado y serían comprobados en su integridad durante las inspecciones regulares por el personal de National Grid (Exh. EN-2, Apos. 1-1, en 89). Además, las especificaciones de adquisición de National Grid requieren tasas de fuga de gas SF6 inferiores al 0,5 por ciento anual, lo cual es coherente con un Memorando de Entendimiento de la Asociación para la Reducción de Emisiones SF6 que National Grid firmó con la USEPA en diciembre de 2003 (Exh. EN-2, Apos. 1-1, en 89). 310 CMR 7.72(4), promulgado por MassDEP, limita una tasa máxima anual de fugas del 1,0 por ciento.

Empresa en la página 112, citando la Exh. EN-2, en 5-31). Esto incluye las 10 a 15 camiones de tierra excavada que las compañías anticipaban en el día laboral más concurrido (pero mucho menos en un día laboral típico) (Exh. EFSB-CM-7). Las compañías mantuvieron que los principales impactos del tráfico se producirían en los puntos de acceso de construcción de la ROW y al colocar conductores de transmisión sobre cruces de carreteras (Exh. EN-2, en 5-30). Las empresas no prevén que haya que cerrar completamente ninguna carretera durante la construcción (Exhs. EN2, en 5-31; EFSB-T-5; EFSB-CM-3). Aunque las Compañías no anticiparon impactos en el tráfico para los negocios locales colindantes con la Ruta Propuesta para la Acre, indicaron que trabajarían con cualquier empresa de forma individual si tuvieran alguna preocupación (Exh. EFSB-T-11).

Todo el equipo de construcción y el personal de construcción entrarían y saldrían de la Ruta Propuesta ROW desde las vías públicas en los puntos de acceso ROW (Exhs. EN-2, en las coordenadas 5-30 a 5-31; EFSB-CM-4). Los trabajadores de la construcción de National Grid utilizarían los accesos ROW situados en Bell Rock Road, Yellow Hill Road, Copicut Road y Quanapoag Road en la ciudad de Fall River (Exh. EFSB-T-1).<sup>46</sup> Los trabajadores de la construcción de Eversource utilizarían puntos de acceso ROW situados en Apple Blossom Lane y Main Street en Acushnet, Duchaine Boulevard en New Bedford y Flag Swamp Road en Dartmouth (Exh. EFSB-T-1). Aunque el tráfico en y hacia los puntos de acceso ROW aumentaría temporalmente, las empresas afirmaron que el tráfico de construcción sería intermitente, ya que las distintas tareas de construcción se realizarían en diferentes momentos y

---

<sup>46</sup> National Grid declaró que sus trabajadores no usarían sus vehículos personales para llegar al lugar del proyecto; más bien, sus trabajadores serían asignados a una zona de preparación fuera del sitio en Westport Road y en otras instalaciones de National Grid, y luego llevarían sus vehículos de trabajo al lugar del proyecto para que no hubiera vehículos personales aparcados a lo largo de Quanapoag y Copicut Road (Tr. 1, en 144-145). Las empresas explicaron que, dado su interés en garantizar la seguridad de sus trabajadores y del público, en relación con Copicut Road y Quanapoag Road, National Grid mejoraría esas vías, si fuera necesario, para promover un acceso seguro y eficiente (Exhs. CNA-I-1; CNA-I-3; CNA-I-5(2); CNA-I-6).

ubicaciones, y que las compañías utilizarían áreas de colocación fuera del sitio para minimizar el tráfico de entrega de materiales (Exhs. EN-2, en 5-31; EFSB-CM-4).<sup>47</sup>

Antes de comenzar la construcción, las empresas trabajarían estrechamente con los municipios y MassDOT para desarrollar Planes de Gestión del Tráfico de la Construcción ("TMPs") que creen controles de tráfico en la fase de construcción y minimizen los impactos de la construcción en el público viajero (Exh. EN-2, en 5-31).<sup>48</sup> Las empresas obtendrían permisos MassDOT para trabajos en los cruces de carreteras estatales y coordinarían con los municipios los requisitos de horarios, señalización y detalles policiales para los trabajos a lo largo de las carreteras locales (Exhs. EN-2, en 5-31; EFSB-T-4; EFSB-T-5). National Grid declaró sus planes para mejorar las carreteras sin asfaltar cerca de la Ruta Propuesta ROW dentro de Fall River, incluyendo el relleno de baches con piedra, para permitir el acceso seguro de equipos de construcción, entregas y equipos, y coordinar con la ciudad de Fall River y el Departamento de Agua de la ciudad sobre el calendario de estas mejoras (Exposición EFSB-CM-15).

Las compañías conocen varios proyectos de construcción de otras partes que podrían coincidir con la construcción del proyecto, incluyendo una nueva vía de apartado prevista por MassDOT Rails que cruzaría entre las Estructuras 47 y 48, y la posible repavimentación de vías públicas que dan servicio a viviendas residenciales a lo largo del límite de la Reserva Watuppa por parte de la ciudad de Fall River (Exh. EFSB-CM-5). Las empresas han estado en comunicación con las agencias correspondientes para coordinar el proyecto y seguirán atentas a cualquier otra construcción planificada en las proximidades de la Ruta Propuesta (Exh. EFSB-CM-5). Con el desarrollo e implementación de TMPs bien diseñados, las empresas anticiparon

---

<sup>47</sup> Al utilizar sus instalaciones existentes en el área del Proyecto, la plantilla interna de construcción de National Grid alquilaría un patio de preparación y colocación situado en State Road, en Westport, para el almacenamiento de materiales y equipos del Proyecto (Exposición EFSB-T-1). Los contratistas de las empresas serían responsables de asegurar sus propios lugares de preparación y aparcamiento necesarios para apoyar su alcance de trabajo (Exh. EFSB-T-1).

<sup>48</sup> Las empresas han desarrollado borradores de TMP para la Ruta Estatal 140 y la Ruta Estatal 18, que serían finalizados y enviados a MassDOT para su revisión y aprobación antes del inicio de la construcción del proyecto (Exhs. EN-5, en 13; EFSB-T-8(1)).

que la interrupción temporal del tráfico del proyecto se minimizaría (Informe de la empresa en la página 112, citando la Exh. EN-2, en 5-31).

b. Posiciones de los partidos

i. CNA

Una de las principales preocupaciones de la CNA es el posible daño y colapso de la alcantarilla en Quanapoag Road sobre el río Copicut (la "Alcantarilla") durante la construcción del proyecto (Resumen de Respuesta de la CNA en la página 2). El Culvert se encuentra en el extremo norte del embalse Copicut y es un punto de entrada para el afluente; el Culvert es el origen de la rama este del río Westport, lo que potencialmente afecta a un ecosistema mucho más amplio (CNA Brief en la página 2). CNA argumenta la importancia de la alcantarilla como confluencia de humedales, embalses activos de agua potable, acceso a carreteras públicas, acceso a la construcción en el desarrollo propuesto por las Empresas y ecosistemas de gran alcance más allá (CNA Brief en la página 2). La testigo de la CNA, Lara K. Davis, observó que las fotografías que tomó en el campo mostraban condiciones de desgaste extenso, carga excesiva de vehículos utilitarios y una erosión dramática de la alcantarilla, y recomendó que un ingeniero civil evaluara la alcantarilla para evaluar la capacidad de carga H-20<sup>49</sup> para soportar vehículos pesados de construcción (Exh. CNAI-1, CNA-PFT-1 y App. 2). CNA también presentó pruebas fotográficas mostrando niveles de agua entre 14 y 15 pulgadas por encima de Quanapoag Road en marzo de 2010, argumentando que una inundación en ese momento dañó Quanapoag Road y el alcantarillado y causó erosión (Exh. CNA-I-1; CNA-PFT-2, a las 3, 6; PCH Tr. en las páginas 39-41).

---

<sup>49</sup> La clasificación de carga H-20 es el estándar utilizado en el diseño de construcción e infraestructuras, basado en el estándar de la Asociación Americana de Funcionarios de Carreteras y Tráfico Estatales, principalmente para cargas pesadas producidas por vehículos; H-20 corresponde a un bogie de dos ejes con una carga por eje de 32.000 libras. Ver Especificaciones de Diseño de Puentes LRFD, 10<sup>a</sup> edición, 2024.

ii. Respuesta de las empresas

Las Compañías solicitaron que la opinión de la Sra. Davis, testigo de la CNA, tuviera poco peso por parte de la Junta de Ubicación, ya que carecía de la cualificación relevante en materia de ingeniería de alcantarillas (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 8). En cuanto al alcantarillado, las empresas discrepan de la valoración de la CNA, pero indican que comparte el interés y la preocupación de la CNA por garantizar la seguridad del alcantarillado (Resumen de Réplica de las Empresas en las páginas 8-9, citando Tr. 2, en las páginas 210-212).<sup>50</sup> Como la carretera Quanapoag está dentro de la ROW de National Grid, National Grid indicó que: (1) realizaría inspecciones visuales y en vídeo previas y posteriores a la construcción del alcantarillado para documentar las condiciones del cruce del canal; (2) instalar placas de acero temporales sobre el paso de alcantarilla para dispersar las cargas de vehículos y equipos; (3) volver a instalar barandillas o barreras en el paso de alcantarilla para marcar los bordes del cruce del río; y (4) realizar mejoras en Copicut Road y Quanapoag Road si es necesario, para promover el acceso seguro y eficiente de equipos de construcción, entregas y equipos (Informe de las Compañías en las páginas 82-83, citando Exhs. CNA-I-2; CNA-I-4; Tr. 1, en 137).<sup>51</sup> National Grid añadió que está funcionando y seguirá colaborando con la ciudad de Fall River para coordinar el alcance y el momento de cualquier mejora necesaria (Resumen de las empresas a las 9, citando Exhs. CNA-I-1; CNA-I-5(2)).

---

<sup>50</sup> Durante las audiencias probatorias, Jamie Durand, de POWER Engineers, consultor de ingeniería de National Grid para el proyecto, declaró que su equipo había presentado una solicitud al Departamento de Ingeniería de la ciudad de Fall River para obtener información sobre el canaleta, incluidos los planos tal y como estaban construidos, pero que aún estaban esperando la información; sin embargo, basándose en la inspección visual de la alcantarilla, dedujo que la alcantarilla era de diseño moderno construida con hormigón armado y, como parte de una vía pública, diseñada para la capacidad de carga H-20 (Tr. 1, págs. 157-159).

<sup>51</sup> National Grid no identificó deterioro estructural ni inestabilidad en inspecciones visuales previas de la alcantarilla (Exhs. CNA-I-2; CNA-I-4). Además, las empresas revisaron y discutieron la alcantarilla in situ en una reunión de campo el 17 de octubre de 2022 con el Superintendente de la Reserva del Departamento de Agua de Fall River (Exh. CNA-I-3). En cualquier caso, National Grid declaró que estaba comprometida a realizar las mejoras señaladas (Informe de las Empresas en las páginas 82-83).

iii. Respuesta de la CNA

La CNA disputa la valoración de las empresas sobre el alcantarilla, argumentando que: (1) no había pruebas suficientes para demostrar que el alcantarillado se construyó según los estándares H-20; (2) la alcantarilla no cumplía con los estándares estatales para humedales; y (3) la instalación de una placa de acero, como propone National Grid, es insuficiente para cubrir los agujeros de hasta cinco pies de profundidad en los estribos que causan inestabilidad en la alcantarilla (Resumen de Respuesta de la CNA en las páginas 2-3). La CNA pregunta por qué la comunicación de las empresas con el ingeniero de la ciudad de Fall River se detuvo antes de obtener información sobre el alcantarillado o, alternativamente, no compartió esa información con la Junta de Ubicación (Informe de la CNA en la página 4). La CNA también alega que la inestabilidad de la alcantarilla puede provocar contaminación del agua y accidentes de seguridad, como la caída de vehículos en el embalse (Resumen de Respuesta de la CNA en la página 2).

c. Análisis y hallazgo

El registro muestra que la construcción del proyecto causaría impactos temporales y limitados en el tráfico de ciertas carreteras y autopistas locales en varios puntos de acceso a la ROW durante la construcción, así como en los cruces de líneas de transmisión sobre carreteras y ferrocarriles durante la operación de encordamiento de líneas de transmisión. En los puntos de acceso ROW, el tráfico rodado aumentaría de forma intermitente debido al tráfico de obras, que las Compañías minimizarían utilizando áreas de descanso fuera del sitio. Para las operaciones de enfilado en los pasos a nivel de carreteras y ferrocarriles, habría cierres de carril o paradas temporales, pero no el cierre total de ninguna vía. Los impactos en el tráfico derivados de las operaciones de encordamiento serían limitados en duración y las Compañías coordinarían con MassDOT y los municipios para desarrollar los TMP y programar las operaciones de encordamiento con el fin de minimizar la interrupción del tráfico. Las empresas han estado coordinando y seguirán coordinándose con los municipios y agencias pertinentes respecto a otros proyectos de construcción previstos cerca del proyecto. El registro muestra que no habrá impactos en el tráfico durante las operaciones.

Aunque las compañías desarrollaron borradores de TMPs para los cruces de líneas de transmisión propuestos sobre carreteras y ferrocarriles, y finalizarían estos TMPs antes de su construcción, la Junta de Ubicación considera necesario exigir TMPs similares para todos los puntos de acceso ROW en vías públicas asociadas a este proyecto. Por lo tanto, la Junta de Ubicación ordena a las Empresas que: (1) desarrollen, en consulta con los municipios afectados y MassDOT, TMPs para todos los puntos de acceso ROW, incluyendo pero no limitándose a los de Bell Rock Road, Yellow Hill Road, Copicut Road y Quanapoag Road en la ciudad de Fall River; y Apple Blossom Lane y Main Street en Acushnet, Duchaine Boulevard en New Bedford y Flag Swamp Road en Dartmouth; y (2) presentar los TMP finalizados al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto a los municipios afectados.

En cuanto a la alcantarilla sobre el río Copicut, las empresas y la CNA presentaron pruebas y argumentos contradictorios sobre el estado de la alcantarilla. La preocupación de la CNA sobre la alcantarilla se relaciona con la probabilidad de fallo, los posibles daños en la alcantarilla durante la construcción del proyecto y la interrupción del acceso, incluido el acceso a vehículos de emergencia. Teniendo en cuenta que las evaluaciones de las empresas sobre el estado del alcantarillado registradas se basaron únicamente en inspecciones visuales, la Junta de Ubicación ordena a las empresas, al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto, obien: (1) proporcionar una carta de confirmación del Departamento de Ingeniería de la Ciudad de Fall River detallando la antigüedad y la capacidad de carga de diseño, y el estado actual de la alcantarilla, junto con cualquier plano disponible tal y como construido, o (2) proporcionar una evaluación estructural independiente de un ingeniero licenciado de la alcantarilla para determinar la integridad estructural y la capacidad de carga para confirmar que cumple con la norma H-20. Además, la Junta de Ubicación anima a las empresas a apoyar a la ciudad de Fall River en la exploración de oportunidades de financiación para mejorar la alcantarilla, por ejemplo, el Programa estatal de Subvenciones Municipales para Sustitución de Conductas.

Con las condiciones de la Junta de Ubicación, esta considera que los impactos en el tráfico derivados de la construcción del proyecto se minimizarían.

7. Residuos peligrosos y seguridad

a. Descripción de las empresas

Las empresas declararon que el proyecto será diseñado, construido y mantenido conforme a las normativas federales, estatales y locales, incluyendo el Código Nacional de Seguridad Eléctrica, OSHA, y el Código de Massachusetts para Líneas de Transmisión Eléctrica (Exh. EN-2, en las páginas 5-11). Los protocolos de seguridad incluyen la formación de contratistas, planes de control de tráfico y la restricción del acceso público (Exh. EN-2, en las páginas 5-11 a 5-12). Las excavaciones abiertas serán monitorizadas durante el día y cubiertas cuando estén inactivas (Exposición EFSB-S-6).

En cuanto a la seguridad en la construcción y el acceso público, como se indica en la Sección VI.D.1.a.i. (D), las empresas implementarán un Plan de Divulgación para coordinarse con las partes interesadas y los municipios (Exh. EN-2, en 1-8). Esto incluye la instalación de señalización de seguridad y la planificación de desvíos temporales alrededor de las zonas de construcción para minimizar la interrupción de los espacios públicos, especialmente en los sistemas de senderos existentes (Exh. EN-2, en 5-17). Para evitar el allanamiento, las empresas instalarán portones o barreras en los puntos de acceso ROW desde vías públicas, sujeto a la aprobación de los propietarios de las servidumbres (Exh. EFSB-S-6).

Para proteger otras infraestructuras de servicios durante la construcción, las empresas marcarán los anchos de las zanjas y coordinarán con Dig Safe para localizar las instalaciones existentes antes de excavar (Ejemplo. EN-2, en 5-9). Las medidas de protección para los servicios incluyen: estructuras temporales de protección y cubiertas de goma; fosas de prueba previas a la excavación y vallas de exclusión; y Aseguramiento de no reclosure y cruces de niveles para oleoductos (Exh. EFSB-S-7).

En cuanto a materiales peligrosos y gestión de residuos, aunque no existe contaminación conocida a lo largo de la Ruta Propuesta (Exh. EFSB-CM-9), Eversource ha contratado a un Profesional de Obra Licenciado ("LSP") para formar a contratistas en la gestión del suelo y las aguas subterráneas si se encuentran materiales contaminados (Exh. EFSB-CM-8). National Grid no prevé contratar un LSP para gestionar suelos contaminados o materiales regulados en este momento porque no dispone de secciones subterráneas de línea y no anticipa la necesidad de

realizar acciones de respuesta o gestionar suelos contaminados; sin embargo, National Grid tiene Acuerdos Principales de Servicio con varios LSP que están disponibles para responder con urgencia o con poco aviso para facilitar las notificaciones y reportes regulatorios requeridos bajo el Plan de Contingencia de Massachusetts y ayudar en la gestión y eliminación adecuada de suelos y aguas subterráneas potencialmente afectados (Exh. EFSB-CM-8).

Para proteger la calidad del agua frente al petróleo y materiales peligrosos ("OHM") utilizados en equipos (Exh. EFSB-S-2), los contratistas de las empresas deben seguir los BMP, incluyendo:

1. Mantenimiento adecuado del equipo.
2. Adhesión al SWPPP.
3. Repostar a al menos 30 metros desde humedales cuando sea posible.
4. Formación de personal y contención de vertidos in situ.
5. Seguir los planes de respuesta a emergencias y prevención de derrames.

Fuente: Exhs. EN-2, en 5-25; EFSB-S-2; EFSB-S-3; EFSB-W-5; EFSB-W-7.

El trabajo en subestaciones no implicará sustancias peligrosas (Ex. EFSB-S-5). Después de la construcción, las empresas seguirán utilizando BMP, como contención secundaria para bombas y generadores (Exh. EFSB-S-3). Se utilizará el mantenimiento general para gestionar la basura arrastrada por el viento (Exh. EFSB-S-1). Aproximadamente 1.200 yardas cúbicas de tierra excavada serán transportadas fuera del lugar por un proveedor según lo necesite (Exh. EFSB-CM-7).

b. Posiciones de los partidos

i. CNA

La CNA también expresa su preocupación por la seguridad general del vecindario y pública debido a un embalse insuficientemente vigilado y vigilado (Resumen de Respuesta de la CNA en 2; Exh. CNA-1, CNA-PFT-2, a las 2, 7; CNA-PFT-3, en 2). La CNA atribuyó los siguientes problemas a la falta de recursos policiales y al acceso abierto a lo largo de la Ruta Propuesta de Aportación:

- Usos ilegales de vehículos motorizados (por ejemplo, motos de cross, quads) en la ROW y en el bosque, causando ruido y erosión en el borde del embalse;
- Otras fuentes de ruido y molestias como hogueras, fuegos artificiales o descargas de municiones; y

- Vertidos ilegales y basura junto a la servidumbre de las empresas.  
Fuente:Exh. CNA-I-1; CNA-PFT-2, a las 2, 7; CNA-PFT-1.

La CNA alega que la responsabilidad de supervisar las preocupaciones de seguridad y las actividades ilegales alrededor de la Ruta Propuesta cerca de Copicut Road recayó en los miembros de la comunidad (CNA Brief en la página 5, citando la Tr. 2, en la página 211).

ii. Respuesta de las empresas

Las empresas sostienen que la CNA no proporcionó ninguna base para establecer que el proyecto tuviera algún efecto sobre actividades ilegales en la zona (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 7). No obstante, las empresas señalan que National Grid se ha reunido y seguirá reuniéndose con representantes del FRPD para tratar preocupaciones relacionadas con actividades ilegales dentro del proyecto ROW (Informe de Respuesta de las Empresas en el punto 7). Las Empresas sostienen que su provisión de cámaras móviles para juegos y cámaras de seguridad para leer matrículas permitirá a la Policía de Fall River monitorizar remotamente actividades ilegales cerca del ROW (Resumen de las Empresas en la página 7, citando Exhs. EFSB-G-6; CNA-E-11; CNA-N-4; CNA-S-4; CNA-S-5(1)). Las empresas argumentan que, con estas medidas de mitigación, no existe nexo entre la mitigación del impacto del proyecto y los niveles de personal del FRPD (Resumen de Réplica de las Empresas en la página 7). Las Compañías también argumentan que diversas solicitudes de la CNA, como la de mitigación adicional para proporcionar recursos adicionales de personal o equipamiento al FRPD, eran infundadas e injustificadas (Resumen de Réplica de las Empresas en las páginas 7-8).

c. Análisis y hallazgo

En cuanto a los residuos peligrosos, el expediente muestra que las Empresas no identificaron ningún sitio de contaminación conocido a lo largo de la Ruta Propuesta y, por tanto, la probabilidad de encontrar contaminación subterránea durante la construcción es baja. La construcción del proyecto solo implicaría OHM, como fuelóleo y fluido hidráulico, en el equipo de construcción del proyecto. Como se ha descrito anteriormente, en relación con la mitigación del impacto en humedales y agua, los BMPs y medidas de mitigación propuestos por las

Compañías prevenirían, mitigarían y responderían a vertidos accidentales de OHM, incluyendo la implementación del SWPPP y kits de vertidos almacenados in situ.

En cuanto a la seguridad, las empresas propusieron varias medidas, entre ellas: (1) la implementación de un Plan de Divulgación para las partes interesadas afectadas; (2) la instalación de barreras para impedir el acceso al ROW; (3) contactar con Dig Safe y apuntalar la zanja excavada para la construcción de los segmentos subterráneos de cables; (4) cumplir con todas las normativas federales, estatales y locales aplicables, así como con los estándares y directrices de la industria establecidos para la protección del público; y (5) salvaguardar contra impactos en la infraestructura existente de los servicios públicos.

Por cuestiones de seguridad vecinal y pública, la CNA aportó pruebas contundentes de la disposición ilegal de residuos actualmente en la fila de transmisión y de allanamiento. Sin embargo, la CNA no demostró que el proyecto empeorara los problemas existentes de residuos o de allanamiento.

La Nueva Línea propuesta se encuentra íntegramente dentro de una línea de transmisión existente (la Ruta Propuesta ROW), que se encuentra a lo largo de la servidumbre de las Compañías. Las Compañías tienen tanto el derecho como la obligación de mantener estas servidumbres y de mantener la ROW libre de árboles y maleza, hasta su ancho total de 150 pies. Además, como parte del Proyecto, las empresas indicaron que, si los propietarios lo permiten, instalarían puertas y/o barreras en los puntos de acceso ROW. Para mayor seguridad, las empresas consultaron con el FRPD y, como resultado, proporcionarían cámaras móviles para juegos, cámaras de seguridad para leer matrículas y continuarían reuniéndose con el FRPD para tratar preocupaciones relacionadas con actividades ilegales de vertido y allanamiento dentro del Project ROW. La Junta de Ubicación concluye que las empresas han propuesto medidas sustanciales de mitigación para abordar las preocupaciones de seguridad de la CNA. En consecuencia, la Junta de Ubicación considera innecesaria la solicitud de la CNA de las Compañías para obtener recursos personales o de equipamiento adicionales al FRPD.

La Junta de Ubicación considera que los impactos del proyecto por residuos peligrosos y la seguridad se minimizarían con las medidas y condiciones de mitigación descritas.

## 8. EMF

### a. Descripción de las empresas

El consultor de las compañías, Exponent, evaluó la CEM asociada a las líneas de transmisión y distribución existentes y propuestas a lo largo de la Ruta Propuesta bajo condiciones de carga media y de pico (Exh. EN2, en 531). Partes de la Línea de Derechos del Proyecto discurren en paralelo a las líneas de transmisión existentes de 115 kV (Líneas 111, 112 y D21) y a las líneas de distribución de 13,2 kV (Líneas 106 y 107) (Exh. EN2, en 531). Exponent modeló los niveles de FEM en seis secciones transversales a lo largo de la Ruta Propuesta: cinco dentro de la ROW de Eversource y una dentro de la Red Nacional bajo configuraciones existentes y propuestas para evaluar los cambios relacionados con el proyecto (Exh. EN2, en 531). Las empresas afirmaron que la modelización muestra que los cambios en los niveles de FEM en los bordes de la ROW serían pequeños y que el Proyecto generalmente reduciría los niveles de campo magnético a lo largo de la ROW (Exh. EN2, en las páginas 531 a 532). Según las empresas, el proyecto tampoco haría que los campos eléctricos o magnéticos superaran los límites de exposición a base de salud reconocidos internacionalmente (Exh. EN-2, págs. 5-33) respaldado por la Organización Mundial de la Salud (Exposición CNAS2).

Las empresas afirman que los niveles de campo magnético en el borde de la ROW generalmente se calculan para disminuir como resultado del Proyecto (Exhs. EN2, en 532, Tabla 513; CNAS1). Esta reducción ocurre porque campos de igual intensidad pueden cancelarse mutuamente cuando están orientados de forma opuesta (Ejemplo. EFSBMF4). Al seleccionar la fase del conductor para la Nueva Línea que contrarresta los campos de las líneas existentes, el Proyecto reduce los niveles generales de campo magnético en los bordes de la FILA (Exhs. EN2, en 532; EN2, Ap. 53, en 8, 11; EFSBMF4; Informe de Compañías en las páginas 115-116). La Tabla 19 muestra los niveles modelados de campo magnético para secciones aéreas a carga media.

**Tabla 19: Niveles de campo magnético (mG) para secciones aéreas a carga media.**

Número de tramo	Configuración	100 pies más allá del borde -ROW	-BORDE FILA	Máximo en la FILA	Arista +ROW	100 pies más allá del borde +ROW
XS-1	Existentes	1.6	13	46	7.0	1.4
	Propuesta	0.9	9.0	65	1.1	0.2
XS-2	Existentes	1.8	14	46	15	2.1
	Propuesta	1.9	15	46	7.9	1.6
XS-3	Existentes	0.9	14	68	21	2.4
	Propuesta	1.7	13	37	13	1.9
XS-4	Existentes	1.0	3.6	71	20	2.3
	Propuesta	1.8	10	48	12	1.7
XS-5	Existentes	2.0	7.1	103	35	4.1
	Propuesta	1.0	15	89	24	1.9
XS-6	Existentes	2.0	7.6	135	36	4.0
	Propuesta	0.6	12	110	24	2.1

Fuente:Exh. EN-2, Aplicación 5-3, Aplicación A, en A-2, Mesa A-1.

En la carga media, el modelado de las Compañías indicó que:

- Los niveles de campo magnético disminuyen en el borde norte de la ROW en las seis secciones transversales.
- En el borde sur de la ROW, los niveles disminuyen o cambian en menos de 1 miligauss ("mG") en tres secciones transversales.
- En las tres secciones transversales restantes, los niveles aumentan ligeramente.

Fuente:Exh. EN2, en 533.

El mayor aumento se produce en el borde sur de XS5, donde la Nueva Línea (Línea 114) está más cerca del límite de la ROW. Aquí, los niveles de campo magnético aumentan de aproximadamente 7,1 mG a 15 mG (Exh. EN2, en 533). El nivel más alto existente de campo magnético ROWedge, 36 mG, en el borde norte de XS6, se calcula que disminuirá a 24 mG con el Proyecto (Exh. EN2, en 533). La residencia más cercana, situada en el barrio de Copicut, está aproximadamente a 565 pies al sur de la línea central de la Línea 114 y experimentaría niveles de campo magnético de 0,3 mG o menos tanto antes como después del Proyecto (Exhs. CNAS1; CNAS2; Exh. CNAS1).

El proyecto incluye dos breves segmentos subterráneos (Exh. EN2, en 533). Estas configuraciones - UG1 y UG - están situadas a más de 60 pies del borde ROW más cercano y a cientos de pies de la estructura o residencia más cercana (Exh. EN2, en 533). Las compañías estiman que la ubicación UG1 (la mayoría de la construcción subterránea) tendría un campo magnético de 7,6 mG directamente sobre el talud del conducto, disminuyendo a 1 mG o menos a 50 pies (Exh. EN2, en 533). Se estima que la ubicación UG2 (cerca del poste de riser, a menor profundidad) tiene un nivel de campo magnético de 173 mG directamente sobre el talud del conducto, disminuyendo a 33 mG o menos a 50 pies y 9,6 mG o menos a 100 pies (Exh. EN2, en 533). La residencia más cercana a UG2 está aproximadamente a 180 pies, donde los niveles de campo magnético serían insignificantes (Ejemplo. EN2, en 533).

Las compañías modelaron que los niveles más altos de campo magnético ROWedge de posconstrucción de 24 mG serían menores que los niveles existentes de 36 mG (Exh. EN2, en 533). Según las empresas, todos los niveles calculados de CEM están muy por debajo de los límites de exposición basados en la salud internacional establecidos por la Comisión Internacional de Protección contra Radiación No Ionizante y el Comité Internacional de Seguridad Electromagnética (niveles de referencia de 2.000 mg y 9.040 mG, respectivamente) (Informe de las empresas en 115, citando Exh. EN-2, en 5-33).

Para mitigar los impactos del campo magnético, conforme al precedente de la Junta de Ubicación, las Compañías incorporaron varias características de diseño, que incluyen:

- Ubicar la Nueva Línea 114 cerca del centro de la ROW cuando sea posible (Exhs. EN2, en 533; EFSBMF1).
- Seleccionar la fase del conductor para minimizar los niveles de campo magnético en el borde ROW (Exhs. EN2, en 533).
- Diseñar alturas de conductores por encima de los mínimos del Código Nacional de Seguridad Eléctrica, reduciendo la CEM a nivel del suelo (Exhs. EN2, en 533; EFSBMF1, en 1).
- Instalar dos tramos subterráneos cortos (aproximadamente 620 pies en total) para evitar múltiples cruces aéreos en el grifo del Parque Industrial Eversource y la estación de conmutación Eversource High Hill (Exhs. EFSBMF1; EFSBCM6(S1); EFSBCM6(S1)(1)).

Dadas estas medidas de diseño y los niveles de FEM resultantes, las empresas sostienen que los campos magnéticos asociados al proyecto se han minimizado (Informe de la Compañía en 113).

b. Posiciones de los partidos

CNA no abordó los impactos de los EMF en el informe.

c. Análisis y hallazgo

Para los segmentos de línea aérea de transmisión del Proyecto, el registro muestra que el Proyecto tendría, en general, cambios mínimos en los niveles de campo eléctrico y magnético a lo largo del borde de la Ruta Propuesta de Ruta ROW. El mayor aumento en los niveles de campo magnético en el borde ROW sería de 7,1 mG a 15 mG. Para los segmentos de cable subterráneo, los niveles de campo magnético sobre el talud del conducto serían más altos pero disminuirían rápidamente con la distancia del talud del conducto, de modo que el proyecto tendría impactos magnéticos insignificantes en la residencia más cercana a 180 pies de distancia. La Junta de Localización reconoce que todos los niveles modelados de campo eléctrico y magnético están muy por debajo de las directrices internacionales basadas en la salud desarrolladas por la Comisión Internacional de Protección contra Radiación No Ionizante ("ICNIRP") y la Comisión Internacional de Seguridad Electromagnética ("ICES"), así como comparables a los niveles aprobados previamente por la Junta de Localización para líneas de transmisión. Además, el uso por parte de las compañías de la colocación con cancelación de campo magnético de la Nueva Línea reduciría los niveles de campo magnético en ciertas partes de la Ruta Propuesta para la Ruta ROW, lo cual es coherente con la preferencia de la Junta de Ubicación por medidas de bajo coste que minimizarían los campos magnéticos a lo largo de la línea de transmisión ROW. Consulta el Proyecto de Fiabilidad de Mid Cape en la página 82. En consecuencia, la Junta de Ubicación considera que los impactos de los EMF del proyecto se minimizarían.

9. Solicitudes de CNA a las empresas

a. Solicitudes de CNA

La CNA reconoce que las empresas proporcionarán gestión de la erosión, instalarán cámaras de seguridad, colocarán placas de acero sobre la alcantarilla, instalarán barandillas a lo largo del lado norte de la alcantarilla tras la construcción, abordarán la estabilidad de la alcantarilla según sea necesario y abordarán los problemas de calidad de las carreteras a medida que surjan (Informe de respuesta de la CNA en las páginas 4-5). Sin embargo, la CNA también sostiene que los compromisos de la empresa fueron vagos respecto a la estabilidad de la alcantarilla del río Copicut y la calidad de las carreteras (Resumen de la CNA en las páginas 4-5). La CNA alega que si las empresas no están obligadas por el estado u otras juntas de gobierno a mitigar los daños que el proyecto podría causar a la calidad del agua potable, infraestructuras, seguridad pública, humedales y hábitat de especies raras, las empresas no mitigarán estos impactos (Resumen de Respuesta de la CNA en 5). CNA también cuestiona por qué no hubo un estudio ambiental independiente que abordara cada impacto ambiental "crítico" del Proyecto por parte de un socio tercero imparcial (CNA Brief en la página 5).

En su informe de respuesta, la CNA presentó una lista de solicitudes para las Empresas, reproducida a continuación en la Tabla 20, con análisis adicional de la Junta de Ubicación y referencia a las condiciones de la Junta de Ubicación cuando corresponde (Informe de Respuesta de la CNA en las páginas 3-4).<sup>52</sup>

b. Análisis y hallazgos

Como se ha descrito anteriormente, debido al momento en que se realizaron las solicitudes de la CNA, las empresas no proporcionaron respuestas. No obstante, la Tabla 20 ofrece la consideración de la lista de solicitudes por parte de la Junta de Ubicación:

---

<sup>52</sup> CNA incluyó sus solicitudes a las Empresas en su escrito de respuesta. CNA y las Compañías presentaron simultáneamente Escritos de Réplica, que no ofrecieron oportunidad a las Compañías de responder a las solicitudes de la CNA, y las Compañías no respondieron en otros aspectos.

**Tabla 20: Respuestas de la junta a las solicitudes de CNA a las empresas.**

No.	Solicitud de CNA	Análisis de la Junta de Ubicación	Estado de la Junta de Ubicación
<b>Condiciones de alcantarilla/carretera</b>			
1	Realizar una evaluación independiente e imparcial del alcantarillado para el Radado de Carga H-20, la integridad estructural y la garantía de capacidad de carga adecuada para el tráfico de construcción por un ingeniero civil titulado.	Como se explica en la Sección VI.D.6.c, la Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten una carta de confirmación de la ciudad de Fall River asegurando la antigüedad, la capacidad de carga y las condiciones actuales del alcantarilla, o una evaluación estructural independiente de la alcantarilla para asegurar su integridad estructural y la capacidad de carga que cumpla con la norma H-20.	Véase Condición M.
2	Presenta un plano tal como construido para la alcantarilla.	La condición de la Junta de Ubicación mencionada anteriormente satisfaría la intención detrás de esta solicitud.	Véase Condición M.
3	Proporcionar una garantía de que la alcantarilla cumple los criterios de los estándares estatales para humedales.	Dado que la alcantarilla forma parte de una vía pública terminada hace muchos años y la naturaleza temporal de la construcción del proyecto, la Junta de Ubicación no exige a las empresas que proporcionen tal garantía.	No es aplicable.
4	Abordar el riesgo de que la alcantarilla se derrumbe bajo el tráfico pesado de construcción, como camiones de hormigón de 66 toneladas y cargadores de 30 toneladas.	La Junta de Ubicación considera que la Condición M abordaría el riesgo de colapso de la alcantarilla.	Condición M.
5	Asume la responsabilidad de reparar los daños existentes (por ejemplo, cavitaciones, erosiones) y deficiencias (por	Dado que la alcantarilla es una vía pública y existen daños y deficiencias, la Junta de Ubicaciones no exige que las empresas asuman la responsabilidad de reparar los daños existentes. La Junta de Ubicación	Condición M.

No.	Solicitud de CNA	Análisis de la Junta de Ubicación	Estado de la Junta de Ubicación
	ejemplo, cobertura insuficiente de la carretera, falta de barandillas) en la alcantarilla y de mantenerla a largo plazo.	reconoce que las empresas se han comprometido a reparar los daños causados por la construcción del proyecto.	
6	Exenta a la ciudad de Fall River de responsabilidad por el uso intensivo de la empresa de Copicut Road y el conducto, incluyendo su uso más allá de las capacidades para las que fueron diseñadas.	Si el uso del alcantarillado por la construcción del proyecto está fuera de la capacidad de diseño del conducto no se había establecido en el registro. Sin embargo, la Junta de Ubicación reconoce que las empresas se han comprometido a reparar los daños causados por la construcción del proyecto.	Condición M.
7	Reasfaltar Copicut Road y nivelar Quanapoag Road tras la construcción del proyecto.	Dado que Copicut Road y Quanapoag Road son vías públicas, la Junta de Ubicación no exige a las empresas que renivelen y repavimenten las carreteras, pero reconoce que se han comprometido a reparar cualquier daño específico causado por la construcción del proyecto.	Condición M.
<b>Especies y hábitats raros</b>			
8	Proporcionar financiación suplementaria al Instituto de Investigación de la Biodiversidad para el Proyecto de Translocación del Coligujo Común como medida de mitigación para esta especie y como resultado de un proyecto de investigación de 12	Como se señala en la Sección VI.D.1.c.v, la Junta de Ubicación concluye que (i) los impactos del proyecto sobre el somormujo común, si llegaran a ocurrir, serían temporales y podrían evitarse mediante la mitigación de las Compañías y la autoevitación del somormor común respecto a la zona perturbada; (ii) las Empresas habían realizado la debida diligencia identificando especies raras dentro o cerca del ROW propuesto, evaluando los posibles impactos del Proyecto sobre especies raras identificadas y minimizando los	Condición I.

No.	Solicitud de CNA	Análisis de la Junta de Ubicación	Estado de la Junta de Ubicación
	años afectado negativamente.	posibles impactos sobre estas especies raras y sus hábitats mediante medidas de mitigación propuestas; y (iii) National Grid está coordinando con DFW y NHESP para identificar cualquier medida recomendada de evitación y minimización específica de la especie, y determinar las BMPs para esta especie. La Junta de Ubicación impone la Condición I para obtener un informe de las medidas de mitigación finalizadas y los BMPs para el somormujo común cuando estén disponibles.	
9	Presentar planes para apoyar la biodiversidad de especies raras, incluyendo pero no limitándose a murciélago orejudo, águila, somormujo, tortuga caja oriental y látigo oriental.	Como se indica en la Sección VI.D.1.c.v, la Junta de Ubicación considera que las medidas de mitigación propuestas por las Empresas, incluidos los planes de protección para las especies incluidas en la lista estatal conforme a los CMP y la consulta completa con el USFWS, abordan los impactos del Proyecto en especies raras y sus hábitats, que serían principalmente temporales. La Junta de Ubicación impone la Condición H para obtener un informe de la aprobación del CMP, incluyendo cualquier condición impuesta por el NHESP y los correspondientes planes de protección específicos de especie, cuando esté disponible.	Condición H.
10	Mantener las mejores prácticas que apoyen a los polinizadores autóctonos.	Aunque la Junta de Localización generalmente está a favor de las mejores prácticas para apoyar a los polinizadores, no hay discusión sobre el tema en el expediente salvo una breve mención por parte del Jefe de Proyecto de National Grid, sobre cómo los hábitats de matorral posterior a la construcción	No es aplicable.

No.	Solicitud de CNA	Análisis de la Junta de Ubicación	Estado de la Junta de Ubicación
		beneficiarían a los polinizadores ( <u>véase</u> Tr. A en el 28), ni la CNA ha establecido ninguna evidencia relevante sobre este tema.	
11	Conviértete en socio de la Bioreserva del Sureste de Massachusetts.	<u>Véase</u> la respuesta al número 9 arriba. Además, la Junta de Ubicación considera esta solicitud como una invitación de la CNA a las Empresas, no como una petición para que la Junta de Ubicación imponga una condición de aprobación.	No aplicable
<b>Cobertura policial</b>			
12	Proporcionar 16.000 dólares anuales de financiación suplementaria al FRPD para apoyar la cobertura de horas extra necesaria para monitorizar las cámaras Flock y realizar respuestas de cumplimiento.	Como se señala en la Sección VI.D.7.c, la Junta de Ubicación consideró que las Empresas han propuesto medidas de mitigación sustanciales para abordar las preocupaciones de seguridad de la CNA y, en consecuencia, la solicitud de la CNA para que la Empresa proporcione recursos personales o de equipo adicionales al FRPD es innecesaria.	No es aplicable.
13	Proporcionar recursos vehiculares, principalmente vehículos 4x4 y vehículos lado a lado valorados en 97.931,99 dólares, a la Policía Ambiental de Fall River para garantizar la calidad del agua y la seguridad del barrio.	La Junta de Ubicación considera esta solicitud fuera del alcance de la revisión de la Junta de Ubicación.	No es aplicable.
<b>Impactos en la calidad del agua</b>			
14	Presentar un plan adecuado de replantación con plantas autóctonas para controlar la erosión y	Como se discute en la Sección VI.D.1.c.iv, las Compañías revegetarían la zona despejada en el borde del embalse Copicut. La Junta de Ubicación señala que la zona se	No es aplicable.

No.	Solicitud de CNA	Análisis de la Junta de Ubicación	Estado de la Junta de Ubicación
	evitar el acceso abierto al borde del embalse.	encuentra dentro de la línea de transmisión y que las compañías comparten las preocupaciones de la CNA sobre la erosión y el acceso ilegal.	
15	Realizar pruebas regulares de calidad del agua de acuerdo con los criterios determinados por el Departamento de Agua de la Ciudad de Fall River, la Junta de Agua de Watuppa, la Comisión de Conservación de Fall River y cualquier otra junta reguladora pertinente.	La Junta de Ubicación reconoce que el Departamento de Agua de la Ciudad de Fall River ya realiza pruebas regulares de calidad del agua en su suministro y publica los resultados anualmente en los Informes de Confianza del Consumidor del Departamento de Agua. Además, las empresas tendrían que obtener una Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de MassDEP antes de comenzar el trabajo en el proyecto.	No es aplicable.

Fuente: Resumen de Respuesta de CNA en las páginas 3-4, con análisis adicional por parte del personal de la Junta de Lugar.

#### E. Coste

Las empresas desarrollaron una estimación de coste del -25%/+25% para su ruta propuesta basada en la suma de las estimaciones de costes de líneas de transmisión de National Grid y Eversource para el proyecto (Exhs. EN-2, en las páginas 4-25; EFSB-C-3). La estimación de coste del -25%/+25% de las empresas en dólares de 2021 es la siguiente:

**Tabla 21: Proyecto - 25%/+25% estimación de coste en dólares de 2021.**

Elemento del proyecto	Estimación de costes (millón)
Construcción del tramo de la Red Nacional de la Nueva Línea	13,9 \$
Construcción del tramo de la Nueva Línea de Eversource	36,6 \$
Trabajos en subestaciones en tres subestaciones	2,2 \$
Coste total del proyecto	52,7 \$

Fuente:Exh. EN-2, en 5-35.

Aunque las empresas no realizaron revisiones en esta estimación de costes desde que presentaron la petición en diciembre de 2021, esperaban que el proyecto se entregara dentro del rango de la estimación (Exh. EFSB-C-1; Tr. 1, págs. 38-39). Las Compañías afirmaron que en el proceso de licitación de construcción estarían disponibles costes de construcción más precisos (Tr. 1, págs. 39-40). La Junta de Ubicaciones ordena a las empresas que presenten a la Junta una estimación actualizada y certificada de costes para el proyecto antes del inicio de la construcción. Además, la Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten informes semestrales de cumplimiento ante la Junta de Ubicación a partir de los 180 días posteriores al inicio de la construcción, que incluyan los costes de construcción proyectados y reales y explicaciones sobre cualquier discrepancia entre los costes proyectados, los costes reales y las fechas de finalización.

#### F. Fiabilidad

Las Compañías sostienen que la Nueva Línea es fiable porque las tecnologías de transmisión aérea y subterránea son inherentemente fiables y construirían la línea de transmisión propuesta para cumplir con los códigos y normas vigentes (Informe de la Compañía en las páginas 73-74, citando la Exh. EN-2, 4-26). La Junta de Ubicación reconoce que el proyecto propuesto, incluidos sus métodos de diseño y construcción, son comparables a otros proyectos de líneas de transmisión vistos y aprobados previamente por la Junta de Ubicación.

#### G. Conclusión sobre el análisis de impactos de proyectos

La Junta de Ubicaciones tiene la responsabilidad de garantizar que las instalaciones jurisdiccionales aprobadas para su construcción en la Commonwealth logren un equilibrio adecuado entre impactos medioambientales, fiabilidad y coste. G.L. c. 164, §§ 69H, 69J. Véase GCEP en 206; Mid Cape Confiabilidad a 87; Beverly-Salem en 108. A partir de la revisión del expediente, la Junta de Ubicación concluye que las empresas proporcionaron información suficiente para que la Junta de Ubicación pueda determinar si el proyecto ha logrado un equilibrio adecuado entre coste, fiabilidad e impactos medioambientales. CNA expuso argumentos particulares sobre varios posibles impactos ambientales del Proyecto, especialmente

los impactos en especies raras. Como se describe en la Sección V, entre las opciones de ruta candidatas, la Ruta Propuesta tuvo el segundo mayor impacto en el medio natural debido en gran parte a los recursos naturales que intersectan con el Proyecto ROW, a pesar de obtener la mejor puntuación general cuando se consideran otros factores. En resumen, el proyecto tendría impactos medioambientales que podrían evitarse en cierta medida mediante el uso de rutas alternativas. La Junta de Ubicación señala además que la comparación de los impactos ambientales para las diferentes opciones de ruta fue una revisión de escritorio, mientras que la Ruta Propuesta recibió necesariamente una revisión más detallada debido al nivel adicional de ingeniería realizado por las Compañías. Sin embargo, el coste de la Ruta Propuesta es notablemente menor (aproximadamente una cuarta parte) que su alternativa de puntuación más cercana.

La Junta de Ubicación ha aprobado anteriormente alternativas más costosas para obtener beneficios adicionales o evitar impactos. Sin embargo, al aprobar rutas más costosas o alternativas de proyecto que ofrecían ciertas ventajas medioambientales en casos anteriores, la Junta de Ubicación nunca ha aceptado un compromiso al grado que se requeriría en este procedimiento, es decir, cuadruplicar el coste del proyecto. Véase Sudbury-Hudson; GCEP. Véase también Sudbury contra Energy Facilities Siting Board, 487 Mass. 737, 738 (2021) ("la obligación de la junta es equilibrar la fiabilidad, el coste y el impacto medioambiental de cada propuesta que tiene presentada. Ningún factor es determinante, y la junta tiene amplia discreción para equilibrar los factores de caso en caso y así cumplir su mandato legal"). Este caso presenta a la Junta la desafortunada realidad de que, en vista de su obligación legal de minimizar tanto el coste como el impacto medioambiental, manteniendo un servicio fiable, un solo proyecto no siempre ofrece la misma elección óptima para alcanzar ambos objetivos. En este caso, la balanza se inclina fuertemente a favor del Proyecto dada la gran disparidad de costes en comparación con las alternativas. Además, el expediente muestra que la mitigación integral de los impactos medioambientales del proyecto se aborda tanto con los métodos de construcción propuestos por las empresas como con las condiciones adicionales impuestas por la Junta de Ubicación. La Junta de Ubicación reconoce que las estimaciones de costes del proyecto representan cifras desactualizadas, en dólares de 2021; sin embargo, la Junta de Ubicaciones considera que el

aumento del coste de la Ruta Propuesta sería comparable al incremento de los costes de las otras Rutas Candidatas. Véase también East Eagle en el 80.

En resumen, la Junta de Ubicación considera que, con la implementación de las condiciones y mitigaciones especificadas anteriormente, y el cumplimiento de todos los requisitos locales, estatales y federales aplicables, los impactos medioambientales del proyecto se minimizarían. Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que el proyecto, tal como se propone y utiliza la ruta propuesta, lograría un equilibrio adecuado entre preocupaciones medioambientales en conflicto, así como entre los impactos medioambientales, la fiabilidad y el coste.

## VII. COHERENCIA CON LAS POLÍTICAS DE LA COMMONWEALTH

### A. Estándar de revisión

G.L. c. 164, § 69J exige que la Junta de Ubicación determine si los planes para la construcción de las nuevas instalaciones del solicitante son coherentes con las políticas actuales de salud, protección ambiental y uso y desarrollo de recursos adoptadas por la Commonwealth. Viento de la Costa Sur a 166; GCEP en 206; Fiabilidad del Cabo Medio a 88; Beverly-Salem en 109.

### B. Posición de los partidos

Las empresas afirman que la construcción y operación del proyecto serían totalmente coherentes con las políticas energéticas estatales tal como se articulan en la Ley de Reestructuración de Servicios Eléctricos de 1997, St. 1997, c. 164 (la "Ley de Reestructuración"), la Ley de Comunidades Verdes, St 2008, c. 169, la Ley de Soluciones al Calentamiento Global, St 2008, c. 298 ("GWSA"), la Ley de Diversidad Energética, St 2016, c. 188, la Ley de Energía Limpia, St. 2018, c. 227, y Ley que Crea una Hoja de Ruta de Nueva Generación para la Política Climática de Massachusetts St. 2021, c. 8, ("Ley de Hoja de Ruta") (Informe de Empresas en 118-125; Exh. EN-2, en 6-1).<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> La Ley de Clima de 2024, St. 2024, c. 239, y la Orden Ejecutiva 654 (16 de marzo de 2026) son políticas energéticas adicionales de la Mancomunidad de Massachusetts que

La CNA no abordó la cuestión de la coherencia con las políticas de la Commonwealth en sus escritos.

1. Políticas de salud

Las Compañías afirman que la construcción y operación del Proyecto serían coherentes con las políticas sanitarias de la Commonwealth (Informe de las Empresas en 119; Exh. EN2, en 61 a 6-6). En apoyo de esta afirmación, las Empresas representan que la Ley de Reestructuración "establece que un servicio eléctrico fiable es de suma importancia para la seguridad, salud y bienestar de los ciudadanos y la economía de la Commonwealth" (Companies Brief en la página 119, citando la Ley de Reestructuración, §1 (h) (comillas internas omitidas); Exh. EN-2, en 6-1). Las empresas sostienen que el proyecto reforzaría la fiabilidad de la red: "el proyecto mejorará la fiabilidad del sistema de transmisión de energía eléctrica en SEMA-RI, permitiendo a las empresas seguir asegurando la disponibilidad de un servicio eléctrico suficiente y fiable para los ciudadanos y empresas de la Commonwealth y la región" (Informe de las empresas en 119, citando Exh. EN-2, en 6-1).

2. Políticas de Protección Ambiental

a. El entorno natural y las emisiones de GEI

Las empresas argumentan que el proyecto sería coherente con las políticas de protección ambiental de la Commonwealth (Informe de las empresas en 120124; Exh. EN2, en las páginas 61 a 66). Las empresas sostienen que el proyecto sería coherente con la Ley de Reestructuración que, según afirman, les exige demostrar que el proyecto minimiza los impactos medioambientales de acuerdo con la minimización de los costes de mitigación (Informe de la empresa en la página 120, citando la Exh. EN2). En apoyo, las Empresas hacen referencia a sus planes de mitigación tal como se expone en el análisis presentado junto con la Petición de la Junta de Ubicación (Informe de Empresas en la página 120, citando la Exh. EN2, en 62). En el

---

entraron en vigor tras completar los escritos de este procedimiento; por lo tanto, estas políticas no fueron consideradas por las partes ni analizadas por la Junta de Ubicación en este procedimiento.

análisis de las Empresas, estas afirman que obtendrán todas las aprobaciones y permisos medioambientales requeridos por agencias federales, estatales y locales, y construirán y operarán el Proyecto para cumplir plenamente con las normativas y políticas medioambientales federales, estatales y municipales aplicables (Ex. EN2, en 62).

Las empresas también afirman que el desarrollo del proyecto sería coherente con los requisitos de la MEPA (Informe de la Empresa en 120121). Según las empresas, el Secretario de la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales ("EEA") ("Secretario") emitió un Certificado en su Formulario de Notificación Ambiental Ampliada ("EENF") el 28 de diciembre de 2018 (Informe de Empresas en 120; véase también Exh. EN5, en 1, 2). Además, las Empresas declararon que, el 16 de agosto de 2023, el Secretario emitió un Certificado sobre el Informe Único de Impacto Ambiental ("SEIR") que habían presentado (Informe de la Empresa en 121; Exh. EN5). Las Empresas sostienen que este Certificado determinó que el SEIR "cumplió adecuada y correctamente con la MEPA" (Informe de las Empresas en la página 121, citando la Exh. EN5; Tr. 1, en el 44).

Además, las empresas afirman que el proyecto sería coherente tanto con la Ley de Comunidades Verdes (modificada por St. 2012, c. 209, Ley Relacionada con la Electricidad a Precios Competitivos) como con la Ley de Diversidad Energética (Informe de Empresas en 121-122; Exh. EN2, en 64, 65). Uno de los principales propósitos de ambas leyes, sostienen las Empresas, es la promoción de la energía renovable (Informe de Empresas en las páginas 121-122; Exh. EN2, en 64, 65). Las empresas afirman que el proyecto sería coherente con estas leyes porque crearía un sistema más robusto que permitirá una operación más fuerte, eficiente y flexible de la red (Informe de la empresa en la página 121; Exh. EN2, en 64). Según las empresas, este "sistema más robusto" estaría mejor preparado para acomodar diversos recursos energéticos que puedan entrar en funcionamiento en el futuro como resultado de la Ley de Diversidad Energética (Informe de las empresas en 122; Exh. EN2, en 65) y también facilitaría la interconexión de energías renovables (Informe de empresas en 121; Exh. EN2, en 64).

El "sistema más robusto", argumentan las empresas, "estará mejor preparado para acomodar futuros proyectos de energía limpia a gran escala que serán necesarios para alcanzar" los objetivos de reducción de emisiones establecidos por la GWSA (Informe de empresas en 123;

véase también Exh. EN2, en 64). Según las empresas, la GWSA estableció inicialmente un objetivo de reducción de emisiones del 25 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2020 y un 80 por ciento inferior a los mismos niveles para 2050 (Companies Brief en 122, citando Exh. EN2, en 64). Además, las empresas afirman que la Secretaria ha establecido límites de emisiones aún más estrictos a través de varios planes de energía limpia y clima que ha emitido (Informe de Empresas en las páginas 122-123; Exh. EN2, en 64). Por lo tanto, argumentan las empresas, el proyecto sería coherente con la GWSA (Informe de Empresas en 122123; Exh. EN2, en 65).

Además, las empresas argumentan que el proyecto sería coherente con la Ley de Hoja de Ruta (Informe de las Empresas en las páginas 123, 124; Exh. EN2, en 65). Las Empresas afirman que la Ley de Hoja de Ruta avanza y amplía los objetivos de la GWSA (Informe de Empresas en 123; Exh. EN2, en 65). Lo hace, sostienen las Empresas, estableciendo nuevos objetivos provisionales para la reducción de emisiones y codificando el compromiso de reducir las emisiones a un nivel no superior al 85 por ciento de los niveles de 1990 (Informe de las Empresas en 123; Exh. EN2, en 65). Las empresas sostienen que, al facilitar el crecimiento de la energía limpia, el proyecto ayudaría a la Commonwealth a alcanzar sus ambiciosos objetivos de reducción de emisiones (Informe de las empresas en la página 123).

Por último, que las empresas aborden el proyecto son coherentes con la Ley de Energía Limpia (Informe de las Empresas en la página 123). Esta ley fomenta la creación tanto de fuentes adicionales de almacenamiento de energía como de energía limpia (Informe de las empresas en la página 123). Al mejorar la fiabilidad del sistema de transmisión en el área SEMA-RI, afirman las empresas, el proyecto mejoraría la capacidad de las compañías para acomodar nuevas unidades de almacenamiento de energía, así como otros recursos de energía limpia como la energía solar y eólica (Informe de las empresas en 123). Por lo tanto, argumentan las empresas, el proyecto sería coherente con la Ley de Energía Limpia (Informe de la Empresa en la página 123).

b. Justicia Ambiental

Las empresas argumentan que su proyecto es coherente con las disposiciones de justicia ambiental ("EJ") de la Ley de Hoja de Ruta (Informe de Empresas en 123). Las Empresas afirman que la Ley de la Hoja de Ruta contiene varias disposiciones que mejoran y codifican las políticas de EJ de la Commonwealth, incluyendo oportunidades para la participación significativa de personas en poblaciones de EJ cercanas a proyectos propuestos (Informe de las Empresas en la página 123). Las empresas representan que hay poblaciones de EJ situadas a menos de una milla del proyecto tanto en Acushnet como en Fall River, basándose en criterios de "minoría y/o ingresos" (Informe de las empresas en 116; Exh. EN2, en 534). Según las empresas, los únicos impactos significativos del proyecto probablemente sean los causados por la construcción (Informe de las empresas en 117; Exh. EN2, en 534). Además, las Compañías afirman que estos impactos serían temporales (es decir, limitados a la duración de la construcción), mínimos y mitigados (Informe de las Empresas en 117; Exh. EN2, en 534). Las empresas también argumentan que las ventajas energéticas y medioambientales del proyecto, una vez operativo, beneficiarían a las poblaciones de los EJ (Informe de las Empresas en la página 124).

Las regulaciones y protocolos de la MEPA promulgados conforme a la Ley de la Hoja de Ruta entraron en vigor el 1 de enero de 2022,<sup>54</sup> tras la presentación de las Peticiones y la emisión del EENF y del Certificado sobre el EENF (Exh. EN5, en 1, 4). No obstante, las Compañías declararon que "están comprometidas con los principios contenidos en los Protocolos de Justicia Ambiental de la MEPA" y, por tanto, "proporcionaron este análisis e información sobre divulgación pública para asegurar que se aborden los problemas y que las poblaciones de EJ y los grupos comunitarios tengan la oportunidad de participar en la revisión ambiental del Proyecto" (Exh. EN-4, en el 77). El SEIR de las empresas incluyó una evaluación de referencia de los impactos en salud pública y medioambientales y discutió el posible impacto del proyecto en las poblaciones de EJ (Exh. EN-5, en 6). Las Compañías también afirmaron que facilitaron una "participación significativa" al notificar el proyecto y realizar jornadas de puertas abiertas

---

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

para interactuar con los residentes en inglés, español y portugués (Informe de las Empresas en 124; Exh. EN2, en 65). Las empresas explicaron que identificaron el portugués y varios dialectos hablados en la zona utilizando el EJ Mapper del EEE y consultando a los actores locales (Exh. EN-5, en 6). Las Compañías también notificaron con antelación una lista de organizaciones comunitarias y tribus indígenas proporcionada por la MEPA (Exh. EN-5, en 6).

Las Compañías establecieron un programa de divulgación comunitaria y pública que incluía oportunidades de educación y participación pública (Exh. EN-5, en 6). Las compañías también enviaron cartas y avisos del proyecto para reuniones comunitarias a los abutters a menos de 300 pies del borde de la fila del proyecto y a un cuarto de milla de las subestaciones (Exh. EN-5, en 6). Las Compañías también publicaban avisos para las reuniones públicas en periódicos locales portugueses e ingleses y ofrecían interpretación en esas reuniones (Exh. EN5, en 7). Las Compañías tradujeron sus sitios web y materiales a dialectos español, portugués y portugués (Exposición EN-5, en 7).

Según la evaluación de referencia de las empresas sobre los impactos en la salud pública, existían cargas "injustas o desiguales" que afectaban a las poblaciones de EJ identificadas en el área del proyecto (Exh. EN-5, en 7). Utilizando la herramienta EJ del Departamento de Salud Pública,<sup>55</sup> las empresas identificaron Fall River y New Bedford como municipios con poblaciones de EJ con "criterios de salud vulnerables de EJ" en cuanto a tasa de infarto, niveles de plomo en sangre infantil, bajas tasas de peso por nacimiento y tasas de asma infantil (Exh. EN-5, en 7). Acushnet y Dartmouth tuvieron poblaciones que presentaban criterios de salud vulnerable para el infarto (Exh. EN-5, en 7). El SEIR de las Empresas también identificó fuentes existentes de contaminación potencial dentro de las poblaciones de EJ identificadas utilizando la Herramienta EJ (Exh. EN-5, en 7). Además, el SEIR también describió indicadores ambientales

---

<sup>55</sup> La herramienta EJ del Departamento de Salud Pública de Massachusetts está disponible en: <https://matracking.ehs.state.ma.us/Environmental-Data/ej-vulnerable-health/environmental-justice.html>.

rastreados a través del "EJ Screen" de la EPA de EE. UU., una herramienta de mapeo y cribado que utiliza datos nacionalmente consistentes<sup>56</sup> (Exh. EN-5, en 7).

Las empresas argumentan que el proyecto no provocaría impactos adversos en las poblaciones de EJ (Exh. EN-5, en las 8). Las empresas explicaron que ninguna instalación propuesta resultaría en emisiones atmosféricas a largo plazo (Exh. EN-5, en las 8). Las empresas añadieron que el proyecto evitaría nuevos impactos en las poblaciones de EJ al situarse dentro de la ROW existente (Exh. EN-5, en las 8). Las Empresas declararon que no habría reducción ni conversión de espacios públicos abiertos, ya que el Proyecto se ubicará dentro de las Vías de Acceso existentes de las Compañías (Exh. EN-4, en el 77). Además, al situar el proyecto dentro de las ROW existentes, las empresas están evitando aún más cualquier nuevo impacto en las poblaciones de EJ asociado a nuevas perturbaciones o alteraciones de áreas previamente no desarrolladas para un nuevo corredor de líneas de servicios públicos (Exh. EN-4, en el 77). Durante la fase de construcción, la Compañía reconoció que el Proyecto puede suponer aumentos intermitentes y localizados en el ruido, el polvo y las emisiones de vehículos de construcción y equipos relacionados (Exh. EN-5, en las 8). Sin embargo, las empresas se comprometieron a tomar medidas para minimizar y mitigar estos impactos temporales, tal como se explica en la sección de mitigación anterior (Exhs. EN-2, en 5-15, 5-30; EN-5, en 18-19).

Las empresas también señalaron que el proyecto mitigaría los problemas de transmisión en el área del proyecto (Exh. EN-5 en las 8). Las empresas afirmaron que el proyecto abordaría la determinación de ISO-NE de que se necesita capacidad adicional de transmisión dentro del Bolsillo de Carga del Proyecto (que incluye varias poblaciones de EJ) (Exh. EN-5, en 2). La Compañía señaló que el proyecto beneficiaría a todas las comunidades del sureste de Massachusetts (incluidas las poblaciones de EJ), ya que resultará en un sistema de transmisión eléctrica más sólido, vital para la seguridad, protección y prosperidad económica de la zona (Exh. EN-4, en el 83).

---

<sup>56</sup> La EPA de EE. UU. anteriormente alojaba la herramienta EJ Screen en su página web, aunque ya no está disponible a través del gobierno federal. Véase [https://19january2021snapshot.epa.gov/ejscreen\\_.html](https://19january2021snapshot.epa.gov/ejscreen_.html).

### 3. Políticas de Uso y Desarrollo de Recursos

Las Compañías sostienen que el Proyecto sería coherente con las políticas de uso y desarrollo de recursos de la Commonwealth (Informe de las Empresas en las páginas 124, 125; Exh. EN2, en 66). En particular, las empresas señalan la política de Crecimiento Inteligente/Energía Inteligente establecida por el EEE en 2007 ("Política de Crecimiento Inteligente y Energía") (Informe de Empresas en 124; Exh. EN2, en 66). Estos principios, según las empresas, incluyen (1) apoyar la revitalización de los centros urbanos y barrios promoviendo un desarrollo compacto, que conserve la tierra, proteja los recursos históricos e integre usos; (2) fomentar la remediación y reutilización de sitios, estructuras e infraestructuras existentes en lugar de nuevas construcciones en zonas no urbanizadas; y (3) proteger tierras ambientalmente sensibles, recursos naturales, hábitats críticos, humedales y recursos hídricos, así como paisajes culturales e históricos (Informe de la empresa en 124, 125; Exh. EN-2, en 6-6). Dado que el proyecto estaría ubicado dentro de las líneas de acceso de línea de transmisión eléctrica existentes, afirman las compañías, sería coherente con estos principios (Informe de la empresa en las páginas 124, 125; Exh. EN2, en 66).

#### C. Análisis y hallazgos

##### 1. Coherencia con las políticas sanitarias

La Ley de Reestructuración destacó la importancia fundamental de un servicio eléctrico fiable para la salud pública al declarar que "el servicio eléctrico es esencial para la salud y el bienestar de todos los residentes de la Commonwealth" y que "un servicio eléctrico fiable es de suma importancia para la seguridad, salud y bienestar de los ciudadanos y la economía de la Commonwealth." St. 1997, c. 164. Un proyecto que aumente la fiabilidad del servicio eléctrico también se consideraría que contribuye a la salud de los ciudadanos de la Commonwealth. GCEP en 213; Proyecto de Fiabilidad Mid Cape en el 89; Beverly-Salem en 109. En la Sección V.D anterior, la Junta de Ubicación concluyó que el proyecto garantizaría un suministro eléctrico fiable para la Commonwealth. Por lo tanto, la Junta de Ubicación concluye que los beneficios de fiabilidad del proyecto se traducirán en beneficios de salud para los residentes de la Commonwealth. En consecuencia, sujeto a las mitigaciones y condiciones especificadas en este

lugar, la Junta de Ubicación considera que los planes de construcción del Proyecto de las Empresas serían coherentes con las políticas sanitarias vigentes de la Commonwealth.

2. Conformidad con las Leyes, Regulaciones y Políticas Medioambientales  
 a. La Ley de Soluciones al Calentamiento Global y actualizaciones

La GWSA, promulgada en agosto de 2008 y actualizada en 2016 y 2018, constituye un marco legal integral para abordar el cambio climático en Massachusetts. St. 2008, c. 298.<sup>57</sup> La GWSA exige que la Commonwealth reduzca sus emisiones de gases de efecto invernadero ("GEI") entre un 10 y un 25 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2020, y al menos un 80 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2050. G.L. c. 21N, §3(b). Estos requisitos se han reforzado y ampliado en los últimos años.<sup>58,59</sup> Además, la GWSA también obliga a las agencias administrativas a considerar impactos y efectos relacionados del cambio climático razonablemente previsibles al revisar las solicitudes de permisos. G.L. c. 30, § 61.

Para implementar la GWSA, el Secretario emitió dos documentos en 2020. El 22 de abril de 2020, conforme a la GWSA, el Secretario emitió una "Determinación del Límite de Emisiones Estatales para 2050"<sup>60</sup> ("Determinación 2050") que estableció un nivel "neto cero" de

<sup>57</sup> G.L. c. 164, § 69J exige coherencia con las políticas de protección ambiental de la Commonwealth, pero no reconoce explícitamente las políticas energéticas. Sin embargo, la Junta de Ubicación cumple su mandato legal de garantizar un suministro energético fiable con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible dentro del contexto de las políticas energéticas vigentes de la Commonwealth. G.L. c. 164, § 69H; véase también Proyecto de Fiabilidad de Mid Cape en 90, n.69; Beverly-Salem en 110 n.95.

<sup>58</sup> La Junta de Ubicación toma conocimiento administrativo de las siguientes políticas del Estado: "Determinación del Límite Estatal de Emisiones para 2050" con fecha 22 de abril de 2020; "Hoja de ruta de descarbonización de Massachusetts 2050" fechada el 30 de diciembre de 2020; y el "Plan de Energía Limpia y Clima para 2025 y 2030" de fecha 30 de junio de 2022. 980 CMR 1.06(7).

<sup>59</sup> Las disposiciones de la GWSA se han actualizado en la Ley de Diversidad Energética y la Ley de Energía Limpia.

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

emisiones estatales de gases de efecto invernadero. La Determinación de 2050 definió cero emisiones netas como "[un] nivel de emisiones estatales de gases de efecto invernadero que es igual en cantidad a la cantidad de dióxido de carbono o su equivalente que se elimina de la atmósfera y almacena anualmente por, o atribuible a, la Commonwealth; siempre que, sin embargo, en ningún caso el nivel de emisiones sea superior a un nivel que esté un 85 por ciento por debajo del nivel de 1990" (Determinación 2050 en 1).

El 30 de diciembre de 2020, el Secretario emitió la "Hoja de Ruta de Descarbonización de Massachusetts 2050"<sup>61</sup> ("Hoja de Ruta 2050"). La Hoja de Ruta 2050 proporciona a la Commonwealth estrategias a corto y largo plazo para alcanzar el objetivo de alcanzar emisiones netas cero de GEI para 2050. La importancia de una infraestructura adicional de transmisión eléctrica para lograr emisiones netas cero de GEI de manera rentable es uno de los hallazgos clave de la Hoja de Ruta 2050: "La transmisión adicional aumenta el acceso y la capacidad de compartir recursos de energía limpia adicionales de bajo coste en todo el noreste, reduciendo los costes en general" (Hoja de Ruta 2050 en la página 15). La Hoja de Ruta 2050 subraya la importancia de mantener y mejorar la capacidad de transmisión en Massachusetts para proporcionar un servicio rentable y fiable, y facilitar el desarrollo y uso de recursos limpios y renovables tanto locales como regionales (Hoja de Ruta 2050 en 59, 65). Además, la Hoja de Ruta 2050 identifica la necesidad de aumentar la electrificación para lograr reducciones profundas de emisiones de GEI y prevé el despliegue generalizado de vehículos eléctricos en lugar de motores de gasolina y diésel, así como sistemas electrificados de calefacción y agua caliente basados en bomba de calor en lugar de calderas, calderas y equipos de calentamiento de agua y gas y gasóleo (Hoja de ruta 2050 en la página 35, 44).

El 26 de marzo de 2021, el gobernador Baker firmó la Ley de la Hoja de Ruta, que actualiza los límites de emisiones de GEI en la GWSA de 2008, codifica el compromiso de Massachusetts de alcanzar emisiones netas cero en 2050 y autoriza al Secretario del EEE a establecer un límite de GEI basado en una reducción de emisiones al menos un 50 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030. y al menos el 75 por ciento para 2040. G.L. c. 21N, §

---

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

4(h). Actuando conforme a la Ley de Hoja de Ruta, el Secretario emitió el Plan de Energía Limpia y Clima para 2025 y 2030<sup>62</sup> ("2025-2030 CECP") el 30 de junio de 2022. Este documento actualiza las estrategias clave que la Commonwealth utilizará para alcanzar la reducción legalmente del 50 por ciento en las emisiones de GEI por debajo de los niveles de 1990 para 2030. Por carta emitida simultáneamente con el CECP 2025-2030, el Secretario fijó el límite estatal de emisiones de GEI en 2025 en un 33 por ciento inferior a los niveles de 1990 y al menos un 50 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030 (CECP 2025-2030 a 2). Como se señala en el CECP 2025-2030, se prevé que la demanda eléctrica en la Commonwealth aumente significativamente para 2050 debido a la amplia electrificación de los servicios de construcción y transporte (2025-2030 CECP en 62).

Estas políticas confirman la importancia de un sistema de transmisión robusto y fiable. La Junta de Ubicación determinó en la Sección III, supra, que la construcción del Proyecto crearía un sistema de transmisión más robusto, que estaría mejor preparado para acomodar futuros proyectos de energía limpia a gran escala necesaria para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones establecidos por la GWSA y los estatutos y políticas relacionados. La Junta de Ubicación también considera que, al facilitar estos objetivos de reducción de emisiones, el Proyecto tendría un impacto beneficioso en el cambio climático. Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que el proyecto sería coherente con las leyes, regulaciones y políticas medioambientales de la Commonwealth.

b. Coherencia con la Política de Justicia Ambiental

La Ley de la Hoja de Ruta exige la implementación de los principios de EJ, "la distribución equitativa de los beneficios energéticos y medioambientales y las cargas medioambientales." St. 2021 c. 8 § 56; G.L. c. 30, § 62. La Ley de la Hoja de Ruta modificó la Sección 62 del Capítulo 30 para definir los beneficios medioambientales como "el acceso a recursos naturales limpios, incluyendo aire, recursos hídricos, espacios abiertos, parques infantiles construidos y otras instalaciones y espacios recreativos al aire libre, fuentes de energía

---

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

limpia y renovable, aplicación ambiental, formación y financiación desembolsados o administrados por la oficina ejecutiva de energía y asuntos medioambientales." La Ley de la Hoja de Ruta también define las cargas medioambientales como "cualquier destrucción, daño o deterioro de los recursos naturales que no sea insignificante, resultante de causas intencionadas o razonablemente previsibles, incluyendo, pero no limitado a, cambio climático, contaminación del aire, contaminación del agua, eliminación inadecuada de aguas residuales, vertido de residuos sólidos y otras sustancias nocivas, ruido excesivo, actividades que limiten el acceso a recursos naturales y instalaciones y espacios recreativos al aire libre construidos, remediación inadecuada de la contaminación, reducción de los niveles de agua subterránea, deterioro de la calidad del agua, aumento de inundaciones o caudales pluviales, y daños a las vías fluviales interiores y cuerpos de agua, humedales, costas y aguas marinas, bosques, espacios abiertos y parques infantiles por operaciones industriales, comerciales o gubernamentales privadas u otras actividades que contaminan o alteran la calidad del medio ambiente y suponen un riesgo para la salud pública." St. 2021 c. 8 § 56; G.L. c. 30, § 62. El registro muestra que hay poblaciones de EJ a menos de una milla de la fila del Proyecto y de las subestaciones.

La Política EJ 2021, actualizada por la Ley de Hoja de Ruta, exige una mayor participación pública y un análisis mejorado en aquellos casos en los que el Proyecto se encuentre a menos de una milla de una población de EJ y si un Proyecto activa ciertos umbrales de la MEPA (Política EJ en 11). La Política de EJ también exige una mayor participación o análisis público en aquellos casos en los que el Proyecto supere el umbral obligatorio de EIR para aire y se encuentre a menos de cinco millas de una población de EJ. El proyecto no cumple con los umbrales de la MEPA ni el umbral EIR para una mayor participación pública o análisis ampliado (Exh. EN5, en 8). El registro muestra que las Compañías han proporcionado acceso lingüístico a poblaciones limitadas con dominio del inglés en el área del Proyecto, específicamente, a quienes hablan español o portugués. Como se ha descrito anteriormente, los procedimientos de la Junta de Ubicación también incluían la prestación de servicios en estos idiomas, en línea con el plan de acceso lingüístico de la Junta. La Junta de Ubicación considera que la construcción y operación del proyecto serían coherentes con la Política de EJ.

El expediente muestra que las regulaciones y protocolos de la MEPA respecto a la EJ, desarrollados en respuesta a la Ley de la Hoja de Ruta, se finalizaron tras el ENF del proyecto y las peticiones a la Junta de Ubicación. Por lo tanto, los requisitos de los protocolos de la MEPA no eran aplicables al Proyecto ni a su divulgación. La Junta de Ubicación señala que la Oficina de la MEPA había publicado protocolos provisionales antes de enero de 2022, pero que los protocolos solo entraron en vigor después de esa fecha. No obstante, las empresas proporcionaron materiales que respondían a las versiones finales de los protocolos como parte de su presentación SEIR, incluyendo una evaluación de referencia de los impactos en salud pública y medioambientales.

Aunque los protocolos de la MEPA no son aplicables a este proyecto, la Junta de Ubicación aprecia que las empresas proporcionaron esta información y la utilizaron para evaluar el proyecto en relación con los amplios requisitos de EJ de la Ley de Hoja de Ruta. El registro muestra que existen cargas ambientales e impactos en la salud pública en el área del proyecto. Sin embargo, el proyecto no contribuiría a impactos adicionales en las emisiones atmosféricas durante la operación, y el uso del ROW existente reduce la creación de nuevos impactos para las poblaciones locales de EJ. Además, la Junta de Ubicación ordena a las Empresas que utilicen prácticas de construcción según las BMPs descritas en esta decisión, para minimizar las cargas medioambientales. La Junta de Ubicación también concluye en esta decisión que los impactos ambientales se minimizarían y mitigarían. Véase la Sección VI.G. El registro también muestra que el Proyecto contribuiría a mejorar la fiabilidad del sistema de transmisión, lo que beneficiaría directamente a las poblaciones de EJ circundantes al evitar interrupciones del servicio en el Bolsillo de Carga del Proyecto donde se encuentran las poblaciones de EJ. Véase la Sección III. Como se ha señalado anteriormente, la fiabilidad constituye un beneficio significativo para la salud. Proyecto de Fiabilidad Mid Cape en el 89; véase también, Beverly-Salem en 109.

Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que, en conjunto, el Proyecto es coherente con una distribución equitativa de los beneficios energéticos y medioambientales y las cargas medioambientales, así como con los principios de la EJ articulados en la Ley de Hoja de Ruta y la Política de la EJ.

### 3. Consistencia con las políticas de uso y desarrollo de recursos

La Política de Crecimiento Inteligente y Energía estableció los Principios de Desarrollo Sostenible de la Commonwealth. Estos principios incluyen (1) apoyar la revitalización de los centros urbanos y barrios promoviendo un desarrollo compacto, que conserve la tierra, proteja los recursos históricos e integre usos; (2) fomentar la remediación y reutilización de sitios, estructuras e infraestructuras existentes en lugar de nuevas construcciones en zonas no urbanizadas; y (3) proteger tierras ambientalmente sensibles, recursos naturales, hábitats críticos, humedales y recursos hídricos, así como paisajes culturales e históricos (Exh. EN2, en 66). El proyecto utilizaría las ROWs de transmisión eléctrica existentes, lo que sería coherente con la política de reutilizar emplazamientos existentes (Exh. EN2, en 41, 66). Por lo tanto, la Junta de Ubicación considera que la construcción del Proyecto sería coherente con las políticas de uso de recursos y desarrollo de la Commonwealth.

#### D. Conclusión

Sujeto a las mitigaciones y condiciones especificadas establecidas en esta Decisión, la Junta de Ubicación considera que los planes de las Empresas para la construcción del Proyecto a lo largo de la Ruta Propuesta serían coherentes con las políticas actuales de salud, protección ambiental y uso de recursos y desarrollo adoptadas por la Commonwealth.

### VIII. ANÁLISIS BAJO G.L. C. 164, § 72

La Ley del Clima de 2024 entró en vigor el 18 de febrero de 2025 e introdujo varios cambios en la jurisdicción de la Junta de Ubicación. St. 2024, c. 239. Uno de los cambios fue transferir la jurisdicción sobre la ubicación de líneas de transmisión bajo G.L. c. 164, § 72 ("Sección 72") del Departamento a la Junta de Ubicación, con efecto a partir del 1 de marzo de 2026. St. 2024, c. 239, §§ 75, 139. Además, la Ley Climática de 2024 limitó la aplicabilidad de la Sección 72 a procedimientos de expropiación pública bajo G.L. c. 79. St. 2024, c. 239, § 75. Por lo tanto, a partir del 1 de marzo de 2026, los proveedores de transmisión ya no están obligados a obtener la aprobación para construir "una línea para la transmisión de electricidad

con fines de distribución" conforme a la Sección 72, salvo para la aprobación de expropiación. Id.

Las Peticiones de las Empresas en este procedimiento incluyen una Petición de la Sección 72, presentada el 22 de diciembre de 2021, antes de la promulgación o fecha de entrada en vigor de la Ley de Clima de 2024, y los cambios de la Ley a la Sección 72. Las nuevas regulaciones que implementan el programa de Permisos Consolidados se aplican a los proyectos presentados el 1 de julio de 2026 y posteriores, por lo que no se aplican a este proyecto. Véase 980 CMR 13.00. Este proyecto consiste en líneas de transmisión sobre las que la Junta de Ubicación mantiene jurisdicción bajo G.L. c. 164, § 69J. La Junta de Ubicación mantiene la obligación, conforme a las Secciones 69H y 69J, de garantizar que este proyecto sea necesario, que minimice costes y que evite, minimice y mitigue impactos medioambientales, cumpliendo de forma sustantiva el alcance de una revisión bajo la Sección 72. Dado el cambio en el alcance de la Sección 72 y la jurisdicción continuada de la Junta de Ubicación sobre el Proyecto bajo G.L. c. 164, § 69J, la Junta de Ubicación concluye que no es necesario emitir conclusiones bajo la Sección 72 para este Proyecto. Observamos que este hallazgo no se aplica a ningún proyecto presentado antes de la fecha de entrada en vigor de la Ley del Clima de 2024 y que tampoco se presentaron bajo G.L. c. 164, § 69J.

#### IX. CONCLUSIONES DE LA SECCIÓN 61

La MEPA establece que "[c]ada determinación tomada por una agencia de la Commonwealth incluirá una resolución que describa el impacto ambiental, si lo hay, del Proyecto y una constatación de que se han tomado todas las medidas factibles para evitar o minimizar dicho impacto" y deberá considerar impactos razonablemente previsibles sobre el cambio climático, incluyendo emisiones adicionales de GEI y efectos, como el aumento previsto del nivel del mar ("Hallazgos de la Sección 61"). G.L. c. 30, § 61. De acuerdo con el 301 CMR 11.01(4)(c), las conclusiones de la Sección 61 son necesarias cuando se presenta un EIR al Secretario; y los hallazgos de la Sección 61 deben basarse en dicho EIR. Cuando no se ha requerido un EIR y el Secretario no ha requerido una revisión adicional, no son necesarias las conclusiones de la Sección 61. 301 CMR 11.01(4).

Por lo general, la Junta de Ubicación no está obligada a emitir conclusiones G.L. c. c. 30, § 61, en un procedimiento G.L. c. 164, § 69J, ya que las acciones de la Junta de Ubicación están exentas por ley de la MEPA. G.L. c. 164, §69 I. Sin embargo, la Junta de Ubicación ha cumplido con la MEPA respecto a la revisión de la Petición de la Sección 72, donde la Petición de la Sección 72 se presentó bajo disposiciones legales implementadas por el Departamento, ya que el Departamento no está exento de la MEPA. La Junta de Ubicación señala que la Sección 72 está ahora bajo la jurisdicción de la Junta de Ubicación, y no del Departamento. Dado que la revisión de la Junta de Ubicación en este procedimiento se realiza conforme a G.L. c. 164, § 69J, y no conforme a la Sección 72, la Junta de Ubicación no está obligada a emitir conclusiones de la Sección 61 en este procedimiento.

#### X. DECISIÓN

El estatuto habilitante de la Junta de Ubicaciones ordena a la Junta de Ubicaciones implementar las políticas energéticas contenidas en G.L. c. 164, §§ 69H a 69Q, para proporcionar un suministro energético fiable para la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible. G.L. c. 164, § 69H. Por tanto, un solicitante debe obtener la aprobación de la Junta de Ubicación conforme a G.L. c. 164, § 69J, antes de la construcción de una instalación energética propuesta.

En la Sección III, arriba, la Junta de Ubicación considera que el proyecto es necesario para la fiabilidad y que la necesidad es inmediata.

En la Sección IV, arriba, la Junta de Ubicación considera que el Proyecto es superior a las demás alternativas identificadas respecto a proporcionar un suministro energético fiable para la Commonwealth con un impacto mínimo en el medio ambiente al menor coste posible.

En la Sección V, arriba, la Junta de Ubicaciones considera que las Empresas han demostrado que examinaron una gama razonable de alternativas prácticas de ubicación y que sus instalaciones propuestas se sitúan en lugares que minimizan los costes y los impactos medioambientales, asegurando al mismo tiempo un suministro eléctrico fiable.

En la Sección VI, arriba, la Junta de Ubicaciones considera que el Proyecto, tal como se propone y utiliza la Ruta Propuesta, lograría un equilibrio adecuado entre preocupaciones

medioambientales en conflicto, así como entre los impactos medioambientales, la fiabilidad y el coste.

En la Sección VII, arriba, la Junta de Ubicación considera que los planes de las Compañías para la construcción del Proyecto a lo largo de la Ruta Propuesta serían coherentes con las políticas actuales de salud, protección ambiental y uso y desarrollo de recursos adoptadas por la Commonwealth.

En consecuencia, la Junta de Ubicación [aprueba] conforme a G.L. c. 164, § 69J, la Petición de las Empresas para construir el Proyecto utilizando la Ruta Propuesta, tal como se describe aquí, sujeta a las siguientes Condiciones de la A a la P:

- A. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten al Consejo de Ubicación el Plan de Divulgación al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto.
- B. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta una copia del Plan final de Evitación y Protección y, si hay alguna, del Plan de Descubrimientos Post-Revisión, siempre que estén disponibles públicamente.
- C. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta de Ubicación, al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto, un informe de cualquier eliminación adicional de árboles, más allá de las 27,5 acres dentro de la Ruta Propuesta de Ruta ROW, así como la eliminación de árboles peligrosos y árboles peligrosos, necesarios para la construcción del proyecto, y las correspondientes medidas de mitigación para esta retirada. Además, las consultas de la empresa con NHESP y USACE pueden incluir la plantación de árboles en otros lugares.
- D. La Junta de Ubicación ordena, según lo especificado en el Certificado SEIR, a las Empresas implementar las mejores prácticas de mitigación forestal durante la eliminación de árboles y vegetación, incluyendo el uso de métodos y métodos forestales específicos para el lugar para minimizar los impactos medioambientales.
- E. La Junta de Ubicaciones ordena a las Empresas que presenten a la Junta una descripción de la mitigación de replantación de árboles requerida por NHESP y USACE, incluyendo la ubicación y el área donde se realizará la replantación, cuando se finalicen estos requisitos.
- F. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que cumplan con el requisito de gestión de aguas pluviales y control de erosión de los aproximadamente 6.524 pies lineales de nuevos ramales de acceso a la carretera, tal como se refleja en el SWPPP del proyecto y en el Plan de Erosión y Sedimentación del Suelo.

- G. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que proporcionen a la Junta de Ubicación, al menos 60 días antes del inicio de la construcción, la confirmación de que implementarán una restricción anual para la eliminación de árboles para evitar una "expropiación" del "malentendido del látigo oriental", incluyendo una carta de reconocimiento de la NHESP.
- H. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta la aprobación del CMP, incluyendo cualquier condición impuesta por el NHESP y los planes de protección específicos de cada especie, cuando estén disponibles.
- I. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten a la Junta un informe de las medidas de mitigación finalizadas y los BMPs para el somormujo común, a partir de la consulta de las Compañías con DFW y NHESP.
- J. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten al Consejo el paquete de mitigación de no pérdida neta de funciones de humedales cuando esté disponible.
- K. Para mitigar aún más el ruido de la construcción, la Junta de Ubicación ordena a las Compañías limitar la construcción a un horario de 7:00 a.m. a 5:00 p.m. De lunes a viernes y hasta las horas de 9:00 a.m. a 5:00 p.m. los sábados. Los trabajos que requieren una duración continua mayor de la que permiten las horas normales de construcción, como vertidos de hormigón y encordados de líneas de transmisión, están exentos de este requisito. Si las Compañías anticipan la necesidad de prolongar las obras de construcción más allá de las horas y días mencionados, salvo en circunstancias de emergencia en un día determinado que requieran horas ampliadas, la Junta de Ubicación ordena a las Compañías que soliciten permiso por escrito a la autoridad municipal correspondiente antes de comenzar dichos trabajos y que proporcionen a la Junta de Ubicación una copia de dicho permiso. Si las empresas y los funcionarios municipales no pueden ponerse de acuerdo sobre si deben realizarse dichas horas de construcción, podrán solicitar autorización previa a la Junta de Ubicación y proporcionarán al municipio correspondiente una copia de dicha solicitud y autorización, si se les concede.
- L. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que: (1) desarrollen, en consulta con los municipios afectados y MassDOT, TMPs para todos los puntos de acceso ROW, incluyendo pero no limitado a los de Bell Rock Road, Yellow Hill Road, Copicut Road y Quanapoag Road en la ciudad de Fall River; y Apple Blossom Lane y Main Street en Acushnet, Duchaine Boulevard en New Bedford y Flag Swamp Road en Dartmouth; y (2) presentar los TMP finalizados al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto a los municipios afectados.
- M. La Junta de Ubicación ordena a las empresas, al menos 60 días antes del inicio de la construcción del proyecto, obien: (1) proporcionar una carta de confirmación del Departamento de Ingeniería de la Ciudad de Fall River detallando la antigüedad, la capacidad de carga de diseño y el estado actual del alcantarillado,

junto con cualquier plano tal y como se construyeron, o (2) proporcionar una evaluación estructural independiente de un ingeniero licenciado del alcantarillado para determinar la integridad estructural y la capacidad de carga y así confirmar que cumple con el estándar H20. Además, la Junta de Ubicación anima a las empresas a apoyar a la ciudad de Fall River en la exploración de oportunidades de financiación para mejorar la alcantarilla, por ejemplo, el Programa estatal de Subvenciones Municipales para Sustitución de Conductas.

- N. La Junta de Ubicaciones ordena a las empresas que presenten a la Junta una estimación actualizada y certificada de costes para el proyecto antes del inicio de la construcción.
- O. La Junta de Ubicación ordena a las Empresas que presenten informes semestrales de cumplimiento ante la Junta de Ubicación a partir de los 180 días posteriores al inicio de la construcción, que incluyan los costes de construcción proyectados y reales y explicaciones sobre cualquier discrepancia entre los costes proyectados, los costes reales y las fechas de finalización.
- P. La Junta de Ubicación ordena a las empresas que utilicen prácticas de construcción según los BMP descritos en esta decisión, para minimizar las cargas medioambientales.

Dado que los asuntos tratados en esta Decisión relativos a esta instalación pueden cambiar con el tiempo, la construcción del proyecto propuesto debe comenzar en un plazo de tres años desde la fecha de la Decisión.

Además, la Junta de Ubicación señala que las conclusiones de esta Decisión se basan en el expediente de este caso. Un promotor del proyecto tiene la obligación absoluta de construir y operar su instalación conforme a todos los aspectos de su propuesta tal y como se presenta a la Junta de Ubicación. Por lo tanto, la Junta de Ubicación exige que las Empresas, y cualquier sucesor interesado, notifiquen a la Junta de Ubicación cualquier cambio que no sea una modificación menor en la propuesta, para que la Junta pueda decidir si investiga más o menos sobre un asunto concreto. Las Empresas o sus sucesores interesados están obligados a proporcionar a la Junta de Ubicación información suficiente sobre los cambios en el proyecto propuesto para que la Junta de Ubicación pueda tomar estas decisiones.

El Secretario del Departamento transmitirá una copia de esta Decisión a la Oficina Ejecutiva de Energía y Asuntos Ambientales, y las Compañías deberán notificar una copia de esta Decisión sobre lo siguiente: (1) el Secretario Municipal, el Administrador Municipal, el Departamento de Obras Públicas, la Junta de Apelaciones de Zonificación y el Departamento de

Edificación del Pueblo de Acushnet; (2) la Oficina del Alcalde, el Secretario Municipal, el Administrador Municipal, la Junta de Apelación de Zonificación, el Departamento de Obras Públicas y la Comisión de Conservación de la Ciudad de Fall River; (3) el Secretario Municipal, el Administrador Municipal, el Departamento de Obras Públicas, la Junta de Apelaciones de Zonificación y el Departamento de Construcción del Municipio de Dartmouth; y (4) la Oficina del Alcalde, el Secretario Municipal, el Administrador Municipal, la Junta de Apelación de Zonificación, el Departamento de Obras Públicas y la Comisión de Conservación de la Ciudad de New Bedford. Las Compañías deberán certificar al Secretario del Departamento en un plazo de diez días hábiles desde la emisión que dicho servicio se ha realizado.

Connor C. Tarr

Connor C. Tarr, Presidente de la Cámara  
Junta de Ubicación de Instalaciones

Energéticas

Fecha el día 10 de abril de 2026

[APROBADO] por voto [unánime] de la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas en su reunión del 21 de abril de 2026, por los miembros presentes y votantes. Votando a favor de la Decisión Final enmendada: Rebecca L. Tepper, Secretaria de Energía y Asuntos Ambientales y Presidenta de la Junta de Ubicación de Instalaciones Energéticas; Jeremy McDiarmid, presidente del Departamento de Servicios Públicos; Elizabeth Mahony, comisionada del Departamento de Recursos Energéticos; Bonnie Heiple, comisionada del Departamento de Protección Ambiental; Douglas Gutro, Director de la Oficina Reguladora de Permisos y designado de Eric Paley, Secretario de la Oficina Ejecutiva de Desarrollo Económico; Thomas O'Shea, Comisionado del Departamento de Pesca y Caza; el Dr. Robert Goldstein, Comisionado del Departamento de Salud Pública; y Joseph C. Bonfiglio, miembro público.

---

Rebecca Tepper, presidenta  
Junta de Ubicación de Instalaciones

Energéticas

Fechado este     ° día de abril de 2026

El recurso en materia de derecho de cualquier decisión final, orden o resolución de la Junta de Ubicación puede ser presentado ante el Tribunal Supremo Judicial por parte de interés mediante la presentación de una petición por escrito solicitando que la orden de la Junta de Ubicación sea modificada o anulada total o parcialmente. Dicha petición de apelación deberá presentarse ante la Junta de Ubicación dentro de los veinte días siguientes a la fecha de notificación de la decisión, orden o resolución de la Junta de Ubicación, o dentro del plazo adicional que la Junta permita a solicitud presentada antes de que expiren los veinte días posteriores a la fecha de notificación de dicha decisión, Orden o resolución. En un plazo de diez días tras la presentación de dicha petición, la parte apelante deberá presentar la apelación ante el Tribunal Supremo Judicial con sede en el condado de Suffolk, presentando una copia ante el secretario de dicho tribunal. Massachusetts G.L., Capítulo 25, Sección 5; G.L. Capítulo 164, Sección 69 P.