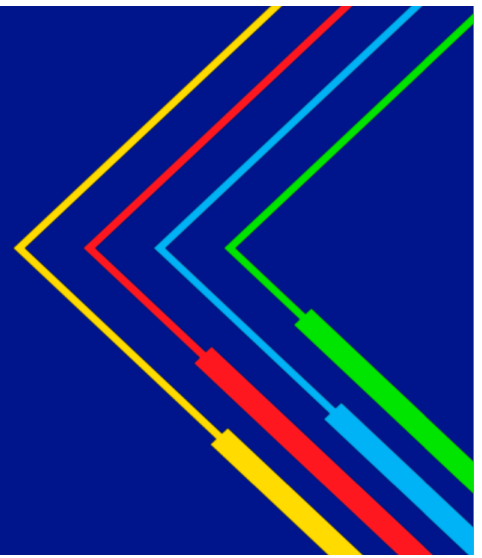


Casa Abierta Virtual

Seguimientos



Proyecto de confiabilidad de transmisión regional de Beverly

Las siguientes preguntas fueron copiadas textualmente de la función de chat durante la sesión abierta virtual y son aquellas a las que la empresa no pudo llegar antes del final de la sesión abierta virtual.

P: Sigo sin tener claro por qué se eliminó exactamente la ruta a lo largo de la MBTA como posibilidad. ¿Pueden ser más específicos? ¿Es simplemente una cuestión de costos o es física o técnicamente imposible? Usted se ha referido a problemas imprecisos de la MBTA. ¿Pueden ser más específicos?

R: La empresa consideró que la construcción dentro del derecho de paso (ROW) de la MBTA no era viable por múltiples razones:

- **Espacio insuficiente:** El principal obstáculo para utilizar el ROW de la MBTA es la falta de espacio. Esto es una función de varios factores, incluyendo la anchura del ROW; la densidad de la infraestructura aérea y subterránea existente ya presente dentro de ese ROW; el tamaño del nuevo sistema de banco de conductos-sistema de pozos de registro y el equipo pesado, incluidas las grúas, necesario para construirlo, y la anchura de la "zona de influencia" de la MBTA, que es un área protegida para garantizar la estabilidad de sus vías férreas.
- **Limitaciones del Directorio de la MBTA:** Para evitar la interferencia con sus operaciones ferroviarias, la MBTA limita las horas de trabajo de construcción a una ventana de 4 horas entre la 1 a. m. y las 5 a. m. Limitar las obras a esas horas de la madrugada sería extremadamente impactante para los vecinos colindantes, que incluye un vecindario residencial de Justicia Ambiental situado a lo largo del lado norte del ROW; y extendería significativamente la duración del proyecto hasta tres o cuatro años, lo que a su vez aumentaría los impactos y costos asociados. La MBTA ha permitido a la empresa realizar reparaciones recientes en el cable existente; sin embargo, se trataba de una medida de emergencia temporal que la MBTA no extendería a trabajos de construcción más rutinarios, como la instalación del nuevo cable.

- **Confiabilidad:** con el fin de garantizar que los clientes sigan recibiendo un servicio confiable, el cable existente debe permanecer en su lugar y en servicio mientras la empresa instala el nuevo cable de reemplazo. Por lo tanto, la empresa no puede retirar el cable existente del ROW e instalar el nuevo en su lugar.

P: He llegado tarde, así que pido disculpas si ya se ha hablado de esto. ¿Por qué el cambio del actual derecho de paso de los cables sobre el suelo? ¿Por qué no seguir la misma dirección con el cable subterráneo?

R: La empresa ha detallado la razón por la que no es factible utilizar el ROW de la MBTA. Entre estas razones se encuentran la viabilidad de la ingeniería, el impacto en las zonas residenciales y comerciales, el hecho de no tener que adquirir derechos de propiedad privada, la seguridad operativa y de construcción, la confiabilidad, el acceso y el impacto social y medioambiental. La EFSB estuvo de acuerdo y consideró que la ruta propuesta era superior a todas las demás alternativas, incluido el ROW de la MBTA.

P: ¿Por qué se carga a los contribuyentes de Beverly con la repavimentación de un proyecto de National Grid para todo Cape Ann? ¿También nos suben las tarifas y los impuestos de National Grid?

R: Esto es incorrecto. En el caso de las carreteras afectadas por la construcción del proyecto, National Grid restaurará el subsuelo de la carretera según las especificaciones de la ciudad e instalará una superficie pavimentada temporal que durará hasta que la ciudad repavimente permanentemente esas carreteras. De acuerdo con el Memorando de Acuerdo (MOA) entre la ciudad y la empresa, la ciudad (o sus contratistas) realizará los trabajos de repavimentación y la empresa los pagará. El motivo de este acuerdo es que la ciudad expresó su deseo de repavimentar las calles porque tenía costos unitarios más bajos y, por tanto, podía repavimentar una mayor cantidad de carretera por el costo que la empresa estimaba para la repavimentación.

P: ¿Hay dos líneas de cable (redundancia) que dan servicio a Cape Ann al norte de la subestación de East Beverly? Si es así, ¿están por encima o por debajo del suelo?

R: Las dos fuentes de 115 kV (M-191 y N-192) se detienen en la subestación de East Beverly. En la subestación, los dos circuitos de 115 kV se reducen a 34 kV y 23 kV, que son las fuentes que alimentan la zona de Cape Ann. Estas líneas de 34 kV y 23 kV son subterráneas.

P: Cuando se refieren a la repavimentación, ¿incluye las aceras y las nuevas plantaciones de árboles que se puedan extraer?

R: Para aclarar, de acuerdo con el Memorando de Acuerdo entre la ciudad y la empresa, la ciudad realizará la repavimentación final de las calles. Con respecto a las

aceras, National Grid acordó reemplazar cualquier parte de una acera que deba ser retirada para la instalación de pozos de registro y/o líneas de conductos o durante la extracción del cable. Además, la empresa aceptó reemplazar dichas aceras según las normas de la ciudad y con los mismos materiales que las aceras existentes. En caso de que fuera necesario cortar los árboles durante la construcción, National Grid se comprometió a consultar previamente con el Arborista de la ciudad, a cumplir con todas las leyes estatales y ordenanzas de la ciudad aplicables, y a reemplazar el/los árbol/es cortado/s de acuerdo con las políticas de reemplazo de árboles de Beverly, es decir, cada pulgada medida por forcípula que se retire se reemplaza con la plantación de árboles en los lugares determinados por el Arborista de la ciudad y cualquier árbol recién plantado debe ser garantizado por dos años después de la plantación. Además, cualquier corte necesario de las raíces de los árboles solo podrá realizarse después de consultarlo con el Arborista de la ciudad. Aquellos árboles que estén sujetos al corte de raíces deberán ser garantizados por el contratista durante al menos un año después del corte de raíces y deberán ser reemplazados de acuerdo con la política de la ciudad si así lo ordena el Arborista de la ciudad.

P: ¿Cómo se pondrá a disposición la copia grabada de este seminario web?

R: Sí, una copia de este seminario web está disponible en el sitio web del proyecto, <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/>. La presentación de este seminario web también está disponible en el sitio web del proyecto, <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/project-overview>.

P: ¿Pueden ser más específicos en cuanto a la fecha de inicio de este proyecto?

R: En Salem, la empresa espera comenzar la construcción de la estación de Waite Street en diciembre. En Beverly, no se conoce la fecha de inicio en este momento porque la empresa aún debe obtener las concesiones de ubicación del cable por parte del Ayuntamiento. La empresa tiene la intención de presentar esa petición en enero de 2022 o alrededor de esa fecha. La empresa está preparada para comenzar la construcción una vez que se apruebe la concesión de la ubicación. Las actualizaciones sobre el estado del proyecto en Beverly estarán disponibles en la página web del proyecto o suscribiéndose a nuestro boletín de noticias en <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/>.

P: Me desconecté, disculpen... mi pregunta es -- ¿se ha grabado esta reunión y cómo la podemos compartir con nuestros vecinos?

R: Sí, una copia de este seminario web está disponible en el sitio web del proyecto, <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/>. La presentación de este seminario web también está disponible en el sitio web del proyecto, <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/project-overview>.

P: ¿Está Nat Grid dispuesta a crear un fondo para compensar posibles casos de cáncer en el futuro basándose en el análisis del Dr. Bailey?

R: El testimonio del Dr. Bailey no respalda la conclusión de que exista una relación causal entre el proyecto y las tasas de cáncer. Por el contrario, el Dr. Bailey explicó que las investigaciones más actuales no muestran ninguna asociación entre el CM y la leucemia infantil. Además, la Organización Mundial de la Salud no ha encontrado "ninguna prueba para concluir que la exposición a campos electromagnéticos de bajo nivel sea perjudicial para la salud humana". Del mismo modo, el Instituto Nacional del Cáncer de los EE. UU. (U.S. National Cancer Institute) no encontró "ninguna evidencia consistente de alguna asociación entre cualquier fuente de CEM no ionizante y el cáncer". Una evaluación más reciente realizada por el Comité Científico de los Riesgos Sanitarios Emergentes y Recientemente Identificados (CCRSERI) de la Unión Europea llegó a una conclusión similar. La información de estas evaluaciones científicas se puede encontrar a continuación.

Instituto Nacional del Cáncer de los EE. UU.:
<https://www.cancer.gov/about-cancer/causes-prevention/risk/radiation/electromagnetic-fields-fact-sheet>

OMS: <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/radiation-electromagnetic-fields>

CCRSERI: efectos potenciales sobre la salud de la exposición a los campos electromagnéticos (CEM) (europa.eu) Además, la EFSB aprobó el proyecto después de revisar a fondo el potencial de los impactos de los CEM, concluyendo que la construcción del proyecto sería coherente con las políticas de salud actuales de la Commonwealth.

P: ¿Se retirarán las actuales líneas eléctricas aéreas y se enterrarán como parte de este proyecto?

R: No. Este proyecto sustituirá una línea de transmisión eléctrica subterránea y no afectará a ningún cambio en las líneas de transmisión o distribución aéreas.

P: ¿Cómo voy a entrar y salir de mi casa durante la construcción? ¿Qué pasa si el pozo de registro está delante de mi casa?

R: Una vez excavadas las zanjas, se colocarán placas de acero sobre los lugares de excavación que se cruzan con las entradas lo más rápidamente posible, permitiendo a los propietarios entrar y salir de sus ingresos. Durante la construcción se podrá utilizar un cercado de protección y, en algunos casos, podrá extenderse hasta la acera y bloquear temporalmente ese tramo de acera. En esos casos, se establecerán desvíos para los peatones y se colocará una señalización. Dado que se trata de un proyecto lineal, los impactos en cualquier ubicación serán temporales. Reconocemos que la construcción es perturbadora y animamos a los vecinos a que se comuniquen con nosotros en relación con cualquier preocupación que puedan tener

antes o durante el proceso de construcción llamando al (833)-238-4743 o escribiendo a info@BeverlyRegionalTransmissionReliabilityProject.com

P: ¿Se sentiría la gente de este panel cómoda viviendo en esta ruta con su familia?

R: Sí. Como se ha señalado anteriormente, el estado actual de la ciencia confirma que "no hay pruebas para concluir que la exposición a campos electromagnéticos de bajo nivel sea perjudicial para la salud humana". Con respecto a la construcción, entendemos que este tipo de construcción puede ser perjudicial para los vecindarios. Dado que la construcción se desplazará en el futuro, los impactos en cualquier ubicación serán a corto plazo. Haremos todo lo posible por mantener informados a los propietarios sobre los calendarios de la construcción, el progreso de nuestras obras y los pasos a seguir. No dude en hacernos llegar cualquier inquietud que tenga durante el proceso, ya sea a través de la línea directa (833) 238-4743 o por correo electrónico a info@BeverlyRegionalTransmissionReliabilityProject.com.

P: ¿Qué determinará el inicio de la construcción?

R: En Beverly, el calendario de construcción depende, en parte, del momento en que la empresa presente una petición de ubicación en las calles y de la revisión de dicha petición por parte del Ayuntamiento. Si dicha petición es rechazada, la empresa presentaría una petición a la EFSB, lo que retrasaría el inicio de la construcción. En este momento, tenemos previsto seguir colaborando con los funcionarios electos y la comunidad en general para asegurarnos de que cumplimos nuestro compromiso de abordar las áreas que nos preocupan.

En Salem, la empresa espera comenzar la construcción en diciembre. Para recibir más información sobre el estado del proyecto, no dude en suscribirse a nuestro boletín de noticias en <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/>

P: Acabo de recibir por correo la tarjeta postal sobre esta sesión abierta hoy. Si no me hubiera dado cuenta, me habría perdido la presentación. ¿Cuándo se enviaron los correos?

R: Se esperaba que las tarjetas postales llegaran a mediados de la semana pasada (semana del 22 de noviembre). Además, para publicitar la sesión abierta virtual, el 22 de noviembre publicamos un anuncio de media página en Salem News.

Además, el 19 de noviembre enviamos invitaciones para la sesión abierta virtual a los funcionarios electos. Estamos agradecidos por el nivel de interacción que hemos podido tener con la comunidad durante la sesión abierta virtual. Se unieron 78 miembros de la comunidad, entre ellos varios funcionarios electos y líderes comunitarios.

P: ¿Comenzará el proyecto en el puente de Beverly Salem y continuará a partir de ahí según el cronograma? Entonces, ¿el impacto en Cross Lane ocurriría hacia el final del proyecto?

R: Es probable que los equipos comiencen en diferentes ubicaciones para acelerar el proceso de construcción. En este momento, no podemos decir cuándo esperamos comenzar la construcción en Cross Lane, ya que no hay un calendario de construcción establecido. Una vez que se haya establecido un calendario, esperamos compartir la secuencia proyectada de la actividad de construcción. Nuestro equipo de extensión estará en la comunidad, yendo de puerta en puerta para proporcionar la última información del proyecto antes de que la construcción comience en una calle determinada. Esta información también estará disponible en el sitio web del proyecto y se distribuirá a través de nuestro programa de boletines electrónicos. Mientras tanto, animamos a los interesados a inscribirse en nuestro boletín de noticias en <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/>.

P: ¿Estarían dispuestos a revisar otras soluciones viables para colocar el cable a lo largo del actual ROW de la MBTA? Me imagino que hay otras opciones. Gracias.

R: No, no en este momento. Antes de presentar su solicitud a la EFSB, la empresa trabajó estrechamente con la oficina del alcalde para evaluar el ROW de la MBTA e identificar las rutas preferidas y las alternativas. La EFSB revisó a fondo esas rutas, así como la conclusión de la empresa de que el ROW de la MBTA no era factible. La EFSB está obligada por ley a examinar "otros emplazamientos" para las instalaciones energéticas propuestas. Para cumplir esta norma, la EFSB exige que el solicitante demuestre que ha considerado una gama razonable de alternativas prácticas de emplazamiento y rutas. En última instancia, la EFSB determinó que la ruta propuesta es superior a la ruta alternativa sobre la base de un equilibrio entre el costo, el impacto ambiental y la confiabilidad del suministro. La Junta también estuvo de acuerdo en que el ROW de la MBTA no era factible.

P: ¿Por qué no han intentado trabajar con la ciudad de Beverly para encontrar una solución más preferible? Da la sensación de que se está intentando imponer esto sin la aprobación de los ciudadanos o de la ciudad.

R: No es cierto que National Grid no haya intentado trabajar con la ciudad. National Grid consultó ampliamente con el alcalde, su personal y otros funcionarios de la ciudad, incluido el Departamento de Ingeniería a partir del otoño de 2019. Durante esas conversaciones, la ciudad hizo importantes aportes que dieron lugar a la selección de la ruta preferida. Esas consultas también implicaron largas negociaciones sobre los términos del Memorando de Acuerdo que fue firmado por la ciudad y la empresa y que tenía como objetivo mitigar los impactos del proyecto en los residentes y negocios de la ciudad.

Más allá de la consulta con la ciudad, y además del requisito de notificación de la EFSB, National Grid llevó a cabo una amplia labor de divulgación comunitaria en

Beverly y Salem. Esta divulgación incluyó cuatro campañas puerta a puerta en toda la ruta, y una campaña puerta a puerta en el vecindario de Goat Hill.

A lo largo de estos esfuerzos puerta a puerta, se tocaron 2815 puertas y se tuvieron 399 conversaciones con personas a lo largo de la ruta del proyecto y adyacentes. Además, se han celebrado cinco sesiones abiertas/audiencias públicas sobre el proyecto. Para cada uno de estos eventos se enviaron más de 2000 invitaciones a nuestros vecinos de Beverly y Salem. También se colocaron anuncios en el

Salem News como otro medio para dar a conocer estas oportunidades de conocer el proyecto y reunir las opiniones de la comunidad. Además, la EFSB celebró una audiencia de comentarios anunciada públicamente después de que la empresa presentara su solicitud.

P: Si el cable de alta tensión suministra energía a Manchester, Rockport y Gloucester, ¿por qué no pasar el cable bajo el agua directamente desde Salem hasta la costa?

R: La EFSB está autorizada a garantizar que las instalaciones energéticas se construyan al menor costo, equilibrando al mismo tiempo el impacto ambiental y la confiabilidad. Una solución submarina probablemente no cumpliría ninguna de estas normas y no sería aprobada por la EFSB. En primer lugar, los costos de un proyecto submarino superarían con creces el costo de instalar el cable bajo la vía pública. En segundo lugar, los impactos ambientales sobre los recursos subacuáticos y las especies marinas superarían con creces los impactos ambientales relativamente menores asociados a la perturbación de las vías públicas. Por último, un cable submarino es menos confiable debido a que las condiciones de mantenimiento son mucho más difíciles y dificultan la inspección del sistema de cables directamente enterrados en el río o en el lecho marino. Además, si un cable submarino se dañara o fallara, el tiempo necesario para reparar el circuito de cables sería significativamente mayor en comparación con un sistema de pozos de registro y bancos de conductos.

P: Entonces, ¿podría pasar por el ROW de la MBTA, pero se decide no hacerlo?

R: No, eso no es cierto. La empresa ha explicado las múltiples razones por las que la utilización del ROW de la MBTA no es una opción viable. El ROW de la MBTA no era una de las varias rutas igualmente viables. Por el contrario, el ROW de la MBTA es una ruta más costosa, menos segura, menos confiable, menos construible y más impactante.

P: Hagan una campaña puerta a puerta en Lothrop St y hágannos saber cuándo será para que estemos en casa cuando la hagan. Gracias

R: Continuaremos con la divulgación puerta a puerta en la zona antes de la construcción. Una ronda comenzará en las dos semanas previas a la construcción (aproximadamente). Mientras tanto, no dude en suscribirse a nuestro boletín de

noticias en <https://www.beverlyregionaltransmissionreliabilityproject.com/>.

P: He visto la decisión de la EFSB ZOOM y del secretario Theoharides de añadir elevación a ambas subestaciones para resistir el cambio climático y me dijeron que esto añadía 100 millones de dólares al proyecto. Esto hace que el proyecto cueste 200 millones de dólares. En cualquier caso, ¿cuál es el costo adicional para los contribuyentes?

La empresa está evaluando actualmente las opciones para proteger toda la subestación Beverly #12, no solo el nuevo equipo, de la subida del nivel del mar. Presentaremos los resultados de esta evaluación a la EFSB a principios de 2022. No esperamos que el costo de ninguna de estas opciones se acerque a los más de 100 millones de dólares. Recuperaríamos el costo de estas mejoras en las subestaciones mediante las facturas de electricidad de nuestros clientes en el momento en que se pongan realmente en servicio, lo que puede ocurrir varios años después de que se haya completado el proyecto de la línea de transmisión.

P: ¿Cómo pueden garantizar la seguridad de los vecinos de Beverly frente a los efectos adversos de los campos electromagnéticos en los que van a vivir permanentemente? ¿Tienen el estado de Massachusetts o el gobierno federal directrices de seguridad relativas a vivir cerca de campos electromagnéticos?

R: Como se ha señalado anteriormente, el estado actual de la ciencia confirma que "no hay pruebas para concluir que la exposición a campos electromagnéticos de bajo nivel sea perjudicial para la salud humana". La exposición a los campos magnéticos se produce en todas nuestras comunidades en las calles, las casas, las escuelas y los lugares de trabajo. Ningún organismo sanitario o científico nacional o internacional ha determinado que los campos magnéticos tengan efectos adversos en la salud pública. Ni el gobierno federal ni el Estado de Massachusetts han elaborado directrices sobre la exposición a los campos magnéticos.

P: ¿Por qué la MBTA afirma que requiere una distancia mayor a 20 pies entre su cable y su infraestructura en el ROW, pero usted ha afirmado que el cable es seguro en las calles de Beverly con una distancia significativamente menor entre su cable y nuestra infraestructura de la ciudad, así como la colocación de su cable, en algunos casos, en la acera frente a las casas a menos de 4 pies del interior de una residencia?

R: La Dirección de Operaciones Ferroviarias de la MBTA establece las directrices para la construcción dentro de las Rondas Ferroviarias de la MBTA y exige que todas las instalaciones instaladas dentro de las Rondas Ferroviarias activas se coloquen fuera de la zona de influencia de la carga viva de las vías. Dicha zona de influencia se extiende desde un punto a 5,5 pies horizontalmente desde la línea central de la base de la vía en una pendiente de 2 pies horizontales a 1 pie vertical lejos de las vías. La razón de esta limitación es que la excavación dentro de esta zona estará expuesta a

fuertes cargas vivas de los trenes y podría perturbar los rieles. Este requisito se refiere a la integridad física del lecho ferroviario.

P: La tubería de desagüe sobre la que pregunto es exclusiva de este tramo de Lothrop St y se instaló hace 20 años para evitar las inundaciones que se producían en el vecindario cuando hacía mal tiempo. La tubería esencialmente divide el flujo de un arroyo y ha evitado las inundaciones desde que se instaló. El daño a esta tubería durante la instalación de la línea de transmisión sería una muy mala noticia para los residentes.

R: Debe saber que la gran tubería de desagüe a la que hace referencia a lo largo de Lothrop Street está identificada y se muestra en nuestras hojas de planos y perfiles de construcción. Para evitar daños a los servicios públicos existentes, antes de que se lleve a cabo cualquier construcción, nuestro contratista llevará a cabo medidas de localización de servicios públicos en el campo, incluyendo el uso de un radar de penetración terrestre (GPR) para verificar la ubicación de los servicios públicos subterráneos antes de comenzar las obras de excavación.

Además, todos los servicios públicos expuestos durante la excavación estarán adecuadamente apoyados y protegidos durante la construcción de acuerdo con los requisitos del propietario de los servicios públicos. Además, nuestro contratista coordinará nuestro trabajo de construcción con el DPW de Beverly durante todo el proyecto y la ciudad también tendrá un ingeniero consultor para supervisar la construcción.

P: ¿Cuál fue la causa de la avería que provocó la pérdida de energía en la cueva* que fue energizada recientemente? [*cable]

R: Con el paso de los años, se acumuló gas dentro del cable debido a su antigüedad y deterioro. Como resultado, se produjo una avería en el lugar donde se acumuló el gas, dejando el sistema de cable fuera de servicio. Mientras el cable estaba fuera de servicio, se produjeron múltiples excavaciones a lo largo del ROW ferroviario de la MBTA. Se llevaron a cabo reparaciones en el sistema de cable en el lugar de la avería y en los lugares de excavación para restaurar el cable a su estado normal.

P: En EFSB 16-02/DPU 16-77, en la pág. 70, National Grid aceptó supervisar el campo magnético antes y después de la construcción y evitar la construcción bajo las aceras a petición de Needham. ¿Aceptaría National Grid medidas similares en Beverly?

R: Sí, National Grid acepta realizar mediciones de los niveles existentes de los campos magnéticos en lugares representativos de las calles y aceras residenciales a lo largo de la ruta antes de la construcción y después de que los cables se activen.

Para aclarar, la decisión de la EFSB a la que se hace referencia fue una aprobación

concedida a un proyecto de Eversource Energy, no a un proyecto de National Grid. La decisión de la EFSB señala que el Pueblo de Needham solicitó la supervisión de los campos magnéticos antes y después de la construcción "para confirmar la exactitud de los niveles previstos y para avisar con antelación si los niveles de los campos magnéticos superan los límites de exposición segura en el futuro". p. 67. La Junta de Emplazamiento ordenó mediciones antes y después de la construcción "en respuesta de la preocupación pública por los campos magnéticos en casos anteriores", no porque encontrara ningún impacto real en la salud pública.

Para este proyecto, el informe de Exponent, "Proyecto de confiabilidad de transmisión regional de Beverly: N-192 Evaluación del campo magnético en el traslado de cables", muestra que la empresa ha tomado medidas para reducir los niveles de CEM:

El diseño del proyecto incorpora métodos reconocidos para reducir la exposición al campo magnético, como la construcción del cable bajo tierra y con una pequeña distancia de separación entre fases, de modo que los niveles de campo magnético disminuyan rápidamente con la distancia al cable. El diseño del cable da lugar a niveles de campo magnético calculados para todas las configuraciones del proyecto que están muy por debajo de las directrices de la ICNIRP (2000 mkg) y del ICES (9040 mG) en todas las ubicaciones, incluso a la mínima profundidad de enterramiento prevista. A mayor profundidad de enterramiento, los niveles de campo magnético serían aún más bajos. (p. 8)

La conclusión de que el diseño del proyecto por parte de National Grid ha minimizado los campos magnéticos fue confirmada en la Decisión Final de la EFSB.¹

National Grid confía en que su petición a la EFSB presentó estimaciones razonables y confiables de los campos magnéticos del proyecto y que las mediciones posteriores a la construcción confirmarán que estos niveles de campo magnético están muy por debajo de las normas internacionales actuales de exposición pública. En particular, los campos magnéticos pueden anularse mutuamente y la empresa diseñó el proyecto con el fin de optimizar el efecto de cancelación del campo magnético para el cable de reemplazo.

P: El Sr. Bill Bailey menciona estudios que hacen referencia a que la exposición a corto-plazo a los campos electromagnéticos es segura. Muchos hogares a lo largo de la ruta propuesta de Beverly vivirán permanentemente dentro de los campos electromagnéticos a largo plazo. ¿Puede proporcionar estudios científicos que aseguren que la exposición a largo plazo a los campos electromagnéticos es segura?

¹ "NEP construirá el nuevo cable predominantemente dentro de las vías públicas y con una separación relativamente estrecha entre los conductores; en conjunto, estos factores proporcionarán una mitigación sustancial de los campos magnéticos. Basándose en el diseño y el funcionamiento del proyecto, tal y como se ha descrito anteriormente, la Junta de Emplazamiento considera que los impactos de los campos magnéticos del proyecto a lo largo de la ruta principal se reducirían al mínimo". Decisión final de la EFSB, en 103.

R: La pregunta caracteriza erróneamente la explicación del Dr. Bailey de las diapositivas que presentó en la sesión abierta virtual. Indicó que los campos magnéticos calculados del proyecto estarían muy por debajo de las normas recomendadas por la Organización Mundial de la Salud. Estas normas se elaboraron sobre la base de evaluaciones de la investigación sobre estudios a corto y largo plazo de seres humanos y animales; al establecer los límites, los únicos efectos adversos se observaron en estudios a corto plazo a niveles de campo elevados y no se confirmaron efectos adversos de los campos magnéticos en estudios de epidemiología humana a largo plazo (ICNIRP 2010; ICES, 2019).

Presentó las conclusiones de la Organización Mundial de la Salud y del Instituto Nacional del Cáncer de EE. UU. de sus sitios web que transmiten sus evaluaciones de que no se ha demostrado que los CEM de nuestro sistema eléctrico causen o contribuyan a efectos adversos para la salud en adultos o niños (diapositiva 19). En la diapositiva 20, describió la progresión de la investigación sobre los CEM y la leucemia infantil que se ha evaluado cuantitativamente en el análisis conjunto de los estudios de epidemiología humana que cubren el período desde 1979 hasta el presente. Añadió las conclusiones del último análisis agrupado de datos de los últimos 10 años de investigación que comparaba las exposiciones a campos magnéticos de aproximadamente 25 000 niños con leucemia con las de aproximadamente 31 000 controles sin leucemia de Amón et al. (2021) en las que:

A diferencia de los análisis agrupados anteriores, no encontramos un mayor riesgo de leucemia [por encima de 0,4 μ T].

En conclusión, nuestros resultados no muestran el aumento del riesgo observado en los análisis agrupados anteriores y, con el tiempo, muestran una disminución del efecto hasta la ausencia de asociación entre los campos magnéticos y la leucemia infantil. (énfasis añadido)

Consulte el informe de Exponent "Current Status of Research on Extremely Low Frequency Electric and Magnetic Fields and Health 2014-2018" para ver resultados adicionales de la investigación sobre la salud de los CEM.

P: Tras la finalización del proyecto, ¿cuál es la expectativa de mantenimiento de las líneas? ¿Se convertirán nuestros vecindarios en zonas de mantenimiento continuo con interrupciones del tráfico, contaminación acústica y otros inconvenientes en el futuro?

R: No, el nuevo sistema de cables no requerirá un mantenimiento continuo. Una de las ventajas del nuevo sistema de pozos de registro y banco de conductos es el hecho de que se puede realizar el servicio y el mantenimiento desde los pozos de registro a través de bóvedas subterráneas, evitando así la necesidad de excavar en la vía pública. Cuando sea necesario realizar tareas de mantenimiento, verá que los vehículos estarán aparcados cerca de los pozos de registro mientras se trabaja en el interior de la bóveda del pozo de registro.

P: La pregunta sobre el agua que se canaliza bajo Lothrop Street es relevante porque el canal está parcialmente abierto y cruza de un lado a otro de Lothrop, por lo que sería importante ver los planes sobre cómo se gestionará.

R: Debe saber que la gran tubería de desagüe a la que hace referencia a lo largo de Lothrop Street está identificada y se muestra en nuestras hojas de planos y perfiles de construcción. Antes de que se lleve a cabo cualquier construcción, nuestro contratista llevará a cabo medidas de localización de servicios públicos en el campo, incluyendo el uso del radar de penetración terrestre (GPR) para verificar la ubicación de los servicios públicos subterráneos antes de comenzar el trabajo de excavación.

Además, todos los servicios públicos expuestos durante la excavación estarán adecuadamente apoyados y protegidos durante la construcción de acuerdo con los requisitos del propietario de los servicios públicos. Además, nuestro contratista coordinará nuestro trabajo de construcción con el DPW de Beverly durante todo el proyecto.

P: ¿Cuánto dinero cobra la MBTA a National Grid por tener sus dos líneas de alta tensión actuales por el "derecho de paso" del ferrocarril entre la subestación de River St y la de Boyle St?

R: En virtud de un acuerdo de 1994, National Grid paga a la MBTA una cuota anual de aproximadamente 11 631 dólares por el actual cable N-192. Sin embargo, basándose en una experiencia reciente, la MBTA podría exigir unos honorarios significativamente más altos para ocupar una parte del ROW de la MBTA.

P: ¿Dé un ejemplo específico de un cable de 115 kv en la misma calle que una línea de gas natural de 12" o más de 64 psi que no sea Webber Avenue?

R: Durante el procedimiento de la EFSB, el Dr. Rome planteó esta y otras preguntas similares relacionadas con su preocupación por la proximidad del nuevo cable a las líneas de gas existentes bajo Webber Avenue. La empresa respondió exhaustivamente a esas preguntas y la EFSB concluyó finalmente que "no había riesgos de seguridad inusuales por el funcionamiento del nuevo cable" y que "las medidas de seguridad de protección establecidas para el nuevo cable minimizarían el riesgo de que un accidente relacionado con su construcción o funcionamiento pudiera dañar las líneas de distribución de gas a lo largo de la ruta principal". (Decisión final en 93).

Más específicamente, la empresa declaró que el nuevo cable se diseñará, construirá y mantendrá de acuerdo con prácticas de ingeniería sólidas y todos los códigos de seguridad y mejores prácticas aplicables. La empresa explicó que la Sección 320B5 del Código Nacional de Seguridad Eléctrica establece un requisito de separación radial mínima de 12 pulgadas entre los conductos eléctricos subterráneos y las líneas de gas. Para este proyecto, la empresa planea ubicar el nuevo cable en Webber Avenue a más de 21 pies de distancia de la línea de gas de 60 psig, muy por encima

de la norma mínima de 12 pulgadas. La empresa también señaló que el cable existente, enterrado directamente (que se retirará), ya está situado considerablemente más cerca de las líneas de distribución de gas natural existentes a lo largo de Webber Avenue. En consecuencia, el proyecto disminuiría cualquier riesgo de seguridad, ya que estaría a una distancia mayor, recubierto en un banco de conductos de concreto y sería un cable dieléctrico sólido que nunca ha fallado en la experiencia de NEP.

P: Si la ciudad de Beverly no está de acuerdo con la propuesta actual, ¿tiene National Grid un plan de respaldo?

R: La EFSB aprobó el proyecto a principios de octubre. La ciudad tuvo la oportunidad de intervenir en ese procedimiento, pero decidió no hacerlo. El Ayuntamiento todavía tiene que aprobar la petición de la empresa para la concesión de la ubicación, que la empresa prevé presentar a principios del año que viene. La Ley deja claro que, dado que las empresas de servicios públicos prestan un servicio público, tienen derecho a ubicar las infraestructuras en las vías públicas. Por lo tanto, al examinar las solicitudes de concesión de emplazamiento, los ayuntamientos son y deben actuar como agentes de la Commonwealth y no como entidades locales. Dada la importancia del proyecto para la confiabilidad del sistema eléctrico, la empresa espera que el Ayuntamiento apruebe su petición. Si el Ayuntamiento rechaza la petición por algún motivo, la empresa solicitará a la EFSB un Certificado de Impacto Ambiental y de Interés Público que, en caso de concederse, tendría el efecto legal de otorgar el GOL y cualquier otro permiso necesario para la construcción del proyecto.

P: ¿Se publicará la lista de inscripción para este seminario web?

R: No, la empresa no publicará la lista de inscripción al seminario web porque incluye las direcciones de correo electrónico de las personas. No podemos asumir que todos los asistentes quieran que su nombre y dirección de correo electrónico se hagan públicos.

P: ¿Cuáles son las contingencias si los niveles de CEM son más altos de lo previsto?

R: El experto en CEM de la empresa, Exponent, no "predijo" el nivel del CEM, sino que lo calculó utilizando modelos basados en la información del diseño del cable y las cargas previstas. Los modelos y metodologías utilizados para calcular los niveles del CEM han sido probados en repetidas ocasiones y han resultado ser muy precisos y confiables. Por lo tanto, los niveles de CEM calculados por Exponent para este proyecto son precisos y no se espera que difieran de los niveles de campo magnético posteriores a la construcción en condiciones similares.

P: ¿Dónde se pueden consultar los planos de construcción?

R: La empresa es consciente de que la ciudad ha decidido no hacer públicos los planos detallados por motivos de seguridad. La empresa tiene la intención de respetar la decisión de la ciudad en ese sentido y, por lo tanto, tampoco pondrá los

planos a disposición del público. Los residentes pueden ponerse en contacto directamente con la ciudad de Beverly o la ciudad de Salem para solicitar el acceso a los planos.

P: ¿Cuándo solicitarán los permisos al Ayuntamiento de Beverly? ¿Cuál es su plan si no se aprueban esos permisos?

R: La empresa prevé presentar su solicitud de concesión de emplazamiento al Ayuntamiento poco después de Año Nuevo. Como se ha señalado anteriormente, la Ley es clara en cuanto a que las empresas de servicios públicos tienen derecho a ubicar las infraestructuras dentro de las vías públicas y que el Ayuntamiento actuará como agente de la Commonwealth y no como organismo local. Si el Ayuntamiento rechaza la petición por algún motivo, la empresa solicitará a la EFSB un Certificado de Impacto Ambiental y de Interés Público, que, en caso de concederse, tendría el efecto legal de otorgar el GOL y cualquier otro permiso necesario para la construcción.

P: ¿Se eliminarán muchos árboles en el lado de Cross Lane que linda con la reserva natural de Sally Mulligan?

R: No se espera que los planes de construcción actuales tengan un impacto en los árboles que bordean Cross Lane.