

**HARTFORD - ESTUDIO BRAINARD AIRPORT PROPERTY (BAP): 2022/2023**  
**ESTADO DE CONNECTICUT**  
**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COMUNITARIO**  
**ABRIL 13, 2023**



*BEJ Planning*

---

# AGENDA

TALLER PÚBLICO 2 - ABRIL 13, 2023



- Introducción y visión general de la programación
- Condiciones económicas (Preguntas de la última reunión)
- Condiciones ambientales (resultados iniciales)
- Resumen de las operaciones aeroportuarias actuales
- Divulgación pública y próximos pasos
-

# INTRODUCTIONS

## BFJ PLANNING



**Frank Fish**  
FAICP  
Principal-in-Charge



**Thomas Madden**  
AICP  
Project Manager



**Suzanne Goldberg**  
BFJ Planning  
Project Coordinator



**Taylor Young**  
AICP

## SUBJECT MATTER EXPERTS



**James Olsen, PG, LEP**  
TIGHE & BOND  
Environmental



**Ron Price**  
QED AVIATION AND  
AIRPORTS  
Airport Operations



**Jamison Dague**  
HR&A  
Economics

---

# LEY DE MANDATO LEGISLATIVO N° 22-118, ARTÍCULO 426

## OBJETIVO DEL ESTUDIO

El estado deberá, consistente y apoyar los objetivos de promover la salud, el bienestar y la seguridad de las personas del estado y aumentar su calidad de vida, impulsar el turismo, estimular la economía y mejorar la capacidad de las personas para disfrutar del río Connecticut, evaluar los beneficios y los costos de oportunidad para la ciudad de Hartford y para el estado del uso actual y usos alternativos de la propiedad del Aeropuerto Hartford Brainard.

---

# LEY DE MANDATO LEGISLATIVO N° 22-118, ARTÍCULO 426

COMPONENTES DEL ESTUDIO

El estudio evaluará lo siguiente:

El impacto económico del uso actual de la propiedad para el estado y la región que rodea la propiedad;

El impacto económico de los usos alternativos de la propiedad, incluidas las oportunidades comerciales, residenciales y recreativas, para el estado y la región que rodea la propiedad;

Identificación de cualquier obstáculo ambiental o de control de inundaciones para el desarrollo de usos alternativos de la propiedad, incluida la realización de cualquier prueba requerida del sitio y las posibles vías y costos asociados para hacer que la propiedad sea ambientalmente urbanizable;

Identificación de cualquier obstáculo gubernamental federal, estatal o local, incluidas las obligaciones contractuales existentes, para el desarrollo de usos alternativos de la propiedad, las posibles vías para eliminar cada uno de esos obstáculos y los costos asociados de perseguir cada vía; y

El uso más alto y mejor de la propiedad, si no su uso actual, teniendo en cuenta los hallazgos de las subdivisiones (2) a (4), incluida esta subsección y los objetivos establecidos en la subsección (a) de esta sección.

# CRONOGRAMA DEL PROYECTO



Workshops

BFJ PLANNING



**CONDICIONES**

**ECONÓMICAS**



---

# HR&A INTRODUCCIÓN

HR&A ESTÁ EVALUANDO ACTUALMENTE LOS IMPACTOS ECONÓMICOS Y FISCALES

- **Como parte de este estudio, HR&A evaluará:**
- **Los impactos económicos de HFD en la ciudad de Hartford, la región y el estado de Connecticut tanto para operaciones continuas como para escenarios alternativos.**
- **Los impactos fiscales de HFD en la ciudad de Hartford y el estado de Connecticut tanto para operaciones continuas como para escenarios de desarrollo alternativo. Esto incluye:**
  - **PILOTO (preguntas de la última reunión)**
  - **Ingresos fiscales (TBD)**
  - **Otras tasas e ingresos (TBD)**



---

# ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO ACTUAL

REVISIÓN DE EXPERTOS EN LA MATERIA

1. Revisión de estudios e informes previos
2. Encuesta de actividad aeroportuaria y encuesta de propietarios de aeronaves registradas
3. Datos cuantitativos para informar los insumos del modelo de impacto económico
4. Datos cualitativos, incluido un contexto más rico para la actividad en el aeropuerto
5. Encuestas desarrolladas y en campo a partir del 10 de abril
6. Informe de evaluación del mercado de Hartford
7. Visita al sitio/vecindario
8. Análisis de las tendencias demográficas, laborales e inmobiliarias regionales
9. Alcance de las partes interesadas para informar y/o validar los datos de mercado

# ENCUESTAS

PROPIETARIOS Y EMPLEADORES DE AERONAVES

## Dos encuestas están en circulación para ayudar a evaluar el impacto económico

**Audience Research & Analysis**

### Hartford-Brainard Business Operator Survey 2023

1. Please check each type of **business you operate** at Hartford-Brainard airport. \*  
Check each that applies.

<input type="checkbox"/> Aircraft parts	<input type="checkbox"/> Fuel sales
<input type="checkbox"/> Aviation education/ Instructors, Management	<input type="checkbox"/> General aviation maintenance including runways
<input type="checkbox"/> Community Services Based at Airport	<input type="checkbox"/> Hangar/Tie-down rentals
<input type="checkbox"/> Emergency Medical Transport	<input type="checkbox"/> Service and repair of avionics
<input type="checkbox"/> FBO management (flight planning, pilot room, baggage, parking, etc.)	<input type="checkbox"/> Other - Write In <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Federal Agency (e.g., DEA, FBI, National Guard, Homeland Security)	

2. In a few sentences, please describe your business.  
OPTIONAL

[Back](#) [Next](#)

10%

### Hartford-Brainard Aircraft Owners Survey 2023

Please enter the approximate **percentage** of the total amount reported above for each category below. \*  
Please enter a "0" for any category that is not applicable.

Fuel	<input type="text"/>
Supplies (other than fuel)	<input type="text"/>
Hangar or Tie-down rent at Brainard	<input type="text"/>
Maintenance at Brainard	<input type="text"/>
Insurance	<input type="text"/>

0 out of 100 Total

---

# ANÁLISIS DE IMPACTO ECONÓMICO ACTUAL

REVISIÓN DE EXPERTOS EN LA MATERIA

1. Revisión de estudios e informes previos
2. Encuesta de actividad aeroportuaria y encuesta de propietarios de aeronaves registradas
3. Datos cuantitativos para informar los insumos del modelo de impacto económico
4. Datos cualitativos, incluido un contexto más rico para la actividad en el aeropuerto
5. Encuestas desarrolladas y en campo a partir del 10 de abril
6. Informe de evaluación del mercado de Hartford
7. Visita al sitio/vecindario
8. Análisis de las tendencias demográficas, laborales e inmobiliarias regionales
9. Alcance de las partes interesadas para informar y/o validar los datos de mercado

# IMPACTOS FISCALES ACTUALES

## REVISIÓN DE EXPERTOS EN LA MATERIA

- Propiedad estatal
- Exento de impuestos
- El estado hace un PILOTO consolidado para todas las propiedades estatales en los municipios de Connecticut.
- El valor tasado del aeropuerto se incluye en el cálculo del Estado del PILOT consolidado que hace a la ciudad de Hartford

Source: Municipal Grants State of Connecticut, 2022 Use of Hartford Brainard Airport's Site, 2016.



---

# CURRENT FISCAL IMPACTS

## PAGO EN LUGAR DE IMPUESTOS (PILOT)

Aeropuerto no hace PILOTO a la ciudad de Hartford; en cambio, State hace un PILOTO para todas las propiedades estatales en Hartford, una parte de la cual puede atribuirse al aeropuerto.

PILOT atribuido al aeropuerto estatal equivale al 45% del impuesto sobre la propiedad.

El estado ha subfinanciado el PILOT requerido por ley durante décadas.

A partir del año fiscal 2022, el Estado estableció una nueva asignación de fondos PILOT limitados a ciudades con mayores necesidades. Como resultado, y como resultado, Hartford recibe el 50% del total de la fórmula PILOT como ciudad de Nivel 1.

Esto da como resultado un cálculo efectivo de PILOT que es del 22.5% del impuesto a la propiedad en el caso del PILOT atribuido al aeropuerto.

# IMPACTOS FISCALES ACTUALES

¿CUÁL ES EL VALOR DEL PILOTO EN EL AEROPUERTO?

<b>FY 2023 Estimated PILOT</b>	<b>Todas las propiedades estatales en la ciudad de Hartford</b>	<b>Hartford-Brainard Airport</b>
Valor tasado	\$1.1B	\$40M (3.6%)
Tasa de impuesto sobre bienes inmuebles	7.43%	7.43%
Tasa PILOT exigida por el estado	*53%	45%
Recurso compartido PILOT de nivel 1	50%	50%
Valor de PILOT	<b>\$21M</b>	Est. \$668K

Source: 2022 Building Inventory State of Connecticut; Municipal Grants State of Connecticut, 2022 Use of Hartford Brainard Airport's Site, 2016; State of Connecticut, *State-Owned Property - Payment in Lieu of Taxes (State Owned PILOT), 2022.*

\* - Represents blended PILOT rate based on shares of different exemption codes including, general government, corrections, education, hospitals, etc.

---

# CURRENT FISCAL IMPACTS OF HFD

## FISCAL BENEFITS TO CITY OF HARTFORD & STATE FROM HFD

HFD provides fiscal benefits to the City through multiple channels, including;

### 1. Local Benefits

- Other Fees and Revenues (e.g., Aircraft Registration Fees)
- Payment in Lieu of Taxes (PILOT)

### 2. State Benefits *(5.2% Share of revenues returned to Hartford through municipalities revenue sharing grant)*

- Sales Taxes
  - Repair or replacement parts exclusively for use in aircraft and aircraft repair services are exempt
- Personal and business income taxes
- Motor fuels taxes
- Other taxes (e.g., Gross Earnings Tax, etc.)

*Source: CT State Department of Revenue Services; Municipal Revenue Sharing Account, 2019;*

---

# PRÓXIMOS PASOS

- Seguimiento de encuestas y análisis de respuestas
- Cuantificar los impactos fiscales
- Impuestos y tasas
- Afirmer la estructura PILOT bajo el nuevo sistema estratificado
- Modelado de impactos económicos utilizando insumos desarrollados a partir de respuestas de encuestas
- Evaluación anticipada del mercado inmobiliario

*Source: CT State Department of Revenue Services; Municipal Revenue Sharing Account, 2019;*



**CONDICIONES**

**AMBIENTALES**



# ENVIRONMENTAL CONDITIONS

## PHASE I ENVIRONMENTAL SITE ASSESSMENT

- Purpose of a Phase I ESA
  - Identify Areas of Concern (AOCs) as defined in the Connecticut Department of Energy and Environmental Protection (CTDEEP) Connecticut Site Characterization Guidance Document (SCGD) and Recognized Environmental Conditions (RECs) as defined in ASTM E1527-21 Standard Practice for Environmental Site Assessments (the ASTM Phase I Standard).
  - Review of past and current subject property activities.
  - Determine if surrounding properties have the potential to impact soil, groundwater, or soil vapor on the subject property.



Brainard Field 1936

Photograph Credit: Connecticut Historical Society Museum & Library

# CONDICIONES AMBIENTALES

EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL SITIO DE LA FASE I

## Historia de la propiedad

El sitio ha operado como un aeropuerto durante más de un siglo (inaugurado en 1921).

La Guardia Nacional de Connecticut estuvo históricamente presente desde 1923 hasta después de la Segunda Guerra Mundial.

El sitio había sido propenso a inundaciones severas debido a la proximidad del río Connecticut. Después de inundaciones significativas en 1936 y 1938, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos construyó el dique Clark que colinda con el límite oriental de la propiedad.

El sitio está actualmente arrendado por el Estado de Connecticut a varios inquilinos, predominantemente para uso de aeronaves.

A partir del 1 de julio de 2013, toda la actividad relacionada con el aeropuerto anteriormente administrada por el Departamento de Transporte de Connecticut (ConnDOT), está bajo el ámbito de la Autoridad Aeroportuaria de Connecticut (CAA).



Brainard Field 1936



Brainard Field Flooding 1936

Photograph Credit: Connecticut Historical Society Museum & Library

# CONDICIONES AMBIENTALES

EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL SITIO PROGRESIÓN

## Hallazgos de la ESA de fase I 23 AOC/ 5 RECs

- Actividades típicas de mantenimiento y reparación de aeronaves
- Actividades aeroportuarias históricas y accidentes aéreos
- Tanques de almacenamiento subterráneo (UST) y tanques de almacenamiento sobre el suelo (AST)
- Otros AOC asociados:
- Transformadores, generadores diesel, separadores de aceite/agua
- 



# CONDICIONES AMBIENTALES

RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL EMPLAZAMIENTO DE LA FASE I

## Hallazgos de la ESA de fase I

AOC fuera del sitio

Dique Clark

Río Connecticut

MIRA = Instalación de Basura a Energía del Norte,

MDC - Planta de Tratamiento de Aguas Residuales del Sur



# CONDICIONES AMBIENTALES

EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL SITIO PROGRESIÓN

## Fase II:

Proporcionar una evaluación inicial del suelo y las aguas subterráneas para evidencia de liberaciones anteriores en el Sitio en o en pendiente descendente de cada AOC/REC.

## Fase III:

Evaluar el alcance de los componentes de preocupación identificados (AOC) de la Fase II.

## Próximos pasos:

Programa de perforación del suelo

Programa de Monitoreo de Aguas Subterráneas

Programa de Suelo de Concreto/Sublosa



---

# ENVIRONMENTAL CONDITIONS

## ENVIRONMENTAL SITE ASSESSMENT PROGRESSION

### Plan de acción correctivo conceptual

Evaluar las estrategias de remediación para el sitio para abordar el suelo impactado potencialmente identificado y las zonas localizadas de agua subterránea impactada.

Excavación, tapado, restricciones de uso ambiental (EUR), etc.

Opinión conceptual del costo probable de remediación (OPC)

Sobre la base de las estrategias de remediación propuestas por el sitio, se proporcionará un OPC, asignando un rango de costos potenciales para cada estrategia.

Estudio de llanuras aluviales e impactos

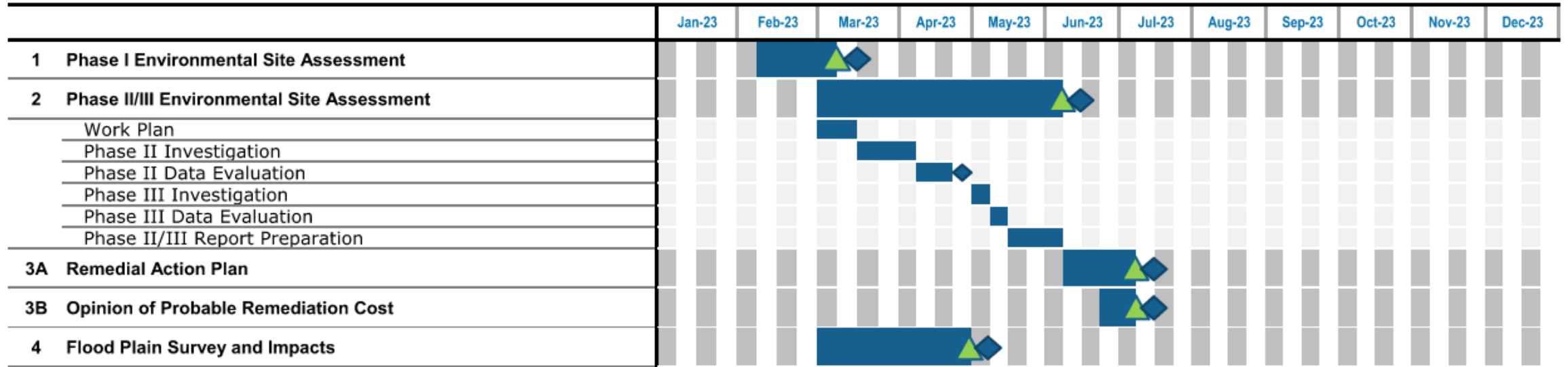
Proporcione un resumen de la llanura de inundación del proyecto, los requisitos de permisos y las posibles soluciones.

# ENVIRONMENTAL CONDITIONS

## ENVIRONMENTAL SITE ASSESSMENT TIMELINE

### Schedule for Completion

Hartford-Brainard Airport - Environmental Site Assessments  
and Remedial Planning  
December 30, 2022



- Legend
- ▲ Deliverable
  - ◆ Meeting with BFJ Planning



**OPERACIONES**

**AEROPORTUARIAS**



---

# OPERACIONES AEROPORTUARIAS

PREVISIONES DE DEMANDA DE AVIACIÓN

- Los niveles de actividad vuelven a los niveles anteriores a COVID
- El crecimiento de la población, los niveles de empleo y los ingresos de los hogares sugieren un crecimiento de la actividad de HFD a la par con las proyecciones estatales y nacionales
- 138 aviones basados a 153 en 20 años (2043)
- Los aviones de pistón monomotor son la gran mayoría ahora y en el futuro
- Diseño de aeronaves críticas
- Pista 2-20: ARC B-II (aviación general ligera y jets ligeros)
- Pista 11-29: ARC A/B-I - Pequeño (categoría de avión GA más ligero)
- Turf Runway: ARC A/B-1 - Pequeño (categoría de avión GA más ligero)

# OPERACIONES AEROPORTUARIAS

## REQUISITOS DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Pista 2-20 (Longitud - 4417')

Proporciona el 95% de la cobertura de viento meteorológico

Sirve bien a la mayoría de los aviones de GA

Los aviones de negocios pueden experimentar restricciones de peso

Potencial para expandirse en una laguna

Pista 11-29 (Longitud - 2314')

Ofrece apoyo en condiciones de viento racheado

Formación para estudiantes pilotos

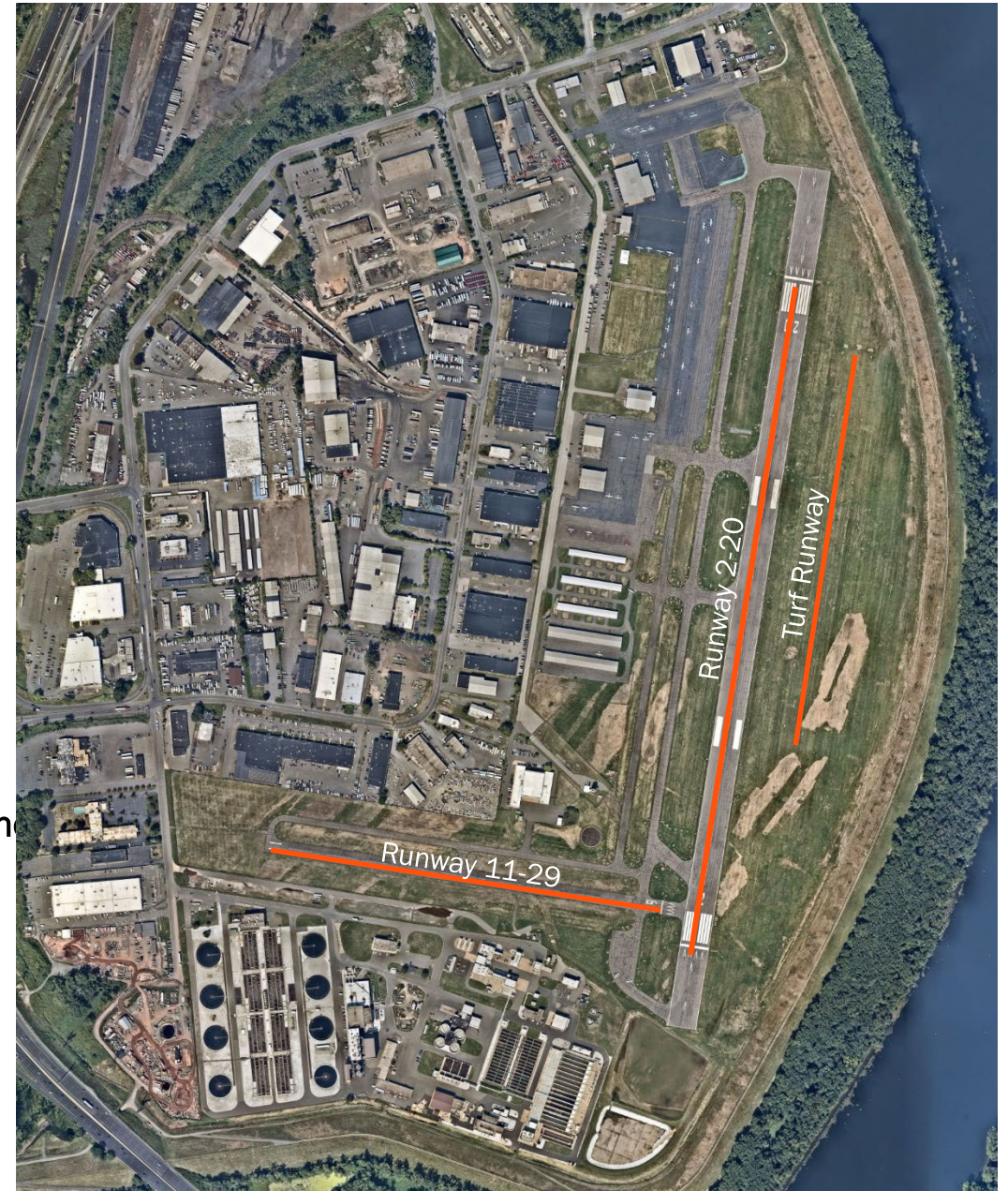
La extensión no es práctica

No es probable que siga siendo elegible para la financiación de subvención de la FAA, relación beneficio-costos de vida / ciclo de 0.52

Turf Runway (Longitud - 2309')

Soporte operativo durante los picos de actividad

Activo de abril a octubre



# OPERACIONES AEROPORTUARIAS

REQUISITOS DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Procedimientos de aproximación por instrumentos

Limitado a la pista 2

Potencial para actualizaciones

Lado tierra

Área de tierra disponible para satisfacer la demanda de instalaciones del área terminal: mejoras a largo plazo



# PROGRAMA DE MEJORA DE CAPITAL AEROPORTUARIO

REQUISITOS DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS



# FINANZAS AEROPORTUARIAS

AÑO FISCAL 2021-2023 (PRESUPUESTO)

Ingresos operativos

Ingresos operativos \$938,000 (promedio)

Fuente primaria de ingresos operativos: rentas de terrenos e instalaciones

Gastos operativos \$1,183,000 (promedio)

La pérdida operativa neta promedio \$558,000

La pérdida operativa neta después de la exclusión del Sistema de Jubilación de Empleados del Estado promedio \$282,000

El principal gasto operativo es la dotación de personal

Las expectativas son de un desequilibrio continuo en los ingresos y gastos operativos

# OPERACIONES AEROPORTUARIAS

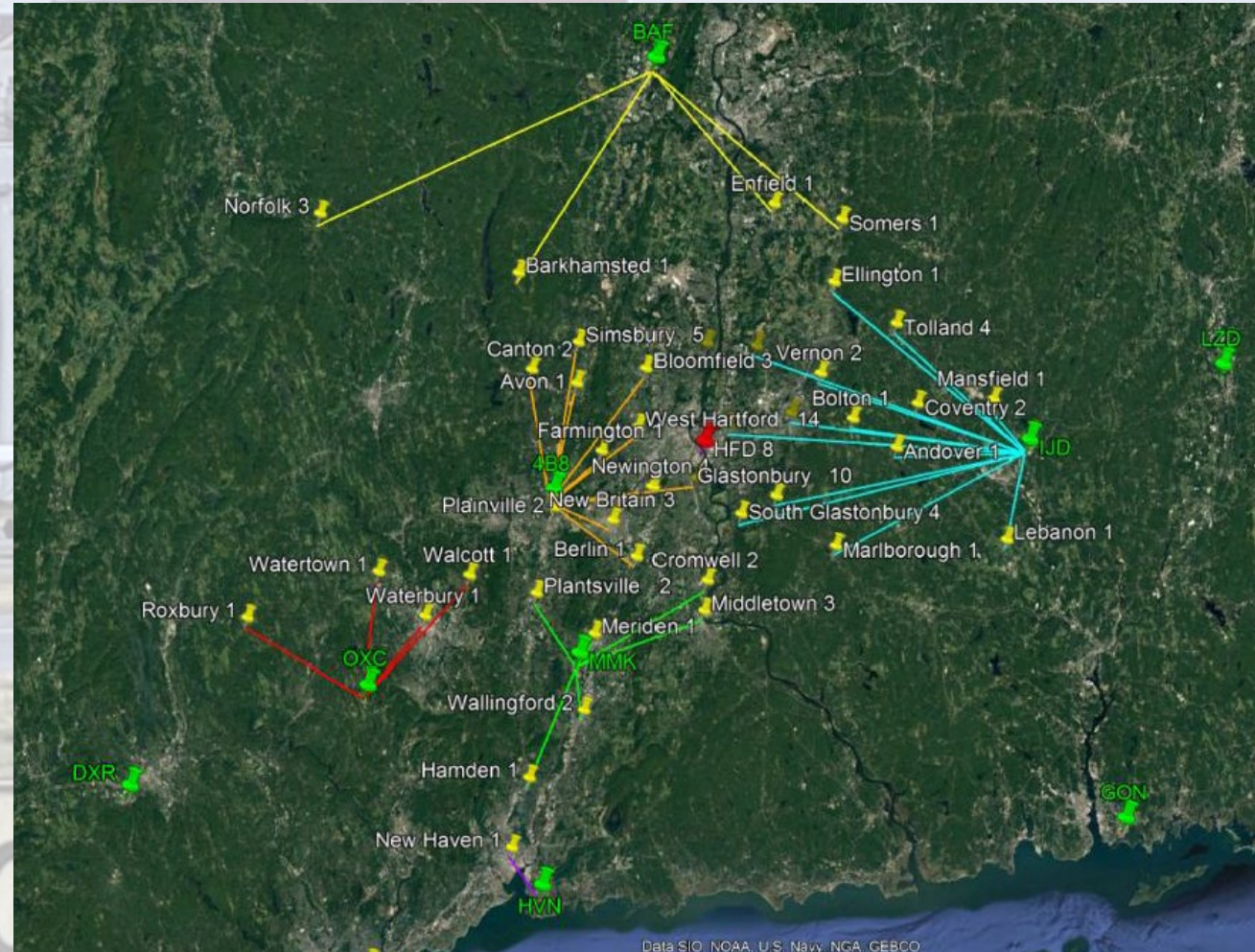
OPERACIONES ACTUALES Y FUTURAS

- Ofrece un alto nivel de servicio al segmento más pequeño de la flota de aviones de aviación general
- Tiene una capacidad limitada para cumplir con los requisitos operativos de los aviones ejecutivos más grandes
- Tiene área de tierra para la expansión de las instalaciones del área terminal
- Experimenta una pérdida operativa neta y neta
- Puede tener el potencial de implementar una instalación de vertipuerto (e-VTOL)
-

# SI EL AEROPUERTO CERRARA

REPOSICIONAR AERONAVES A OTROS AEROPUERTOS

- Considerados aeropuertos de propiedad pública, excluyendo Bradley International
- Reposicionamiento inicial de la asignación de conceptos a otros aeropuertos en función de:
  - Proximidad piloto
  - Capacidades planificadas de amarre y hangar
  - Recursos terrestres disponibles para las instalaciones del área de la terminal de aeronaves basadas, incluido el potencial de terrenos vacantes adyacentes propiedad del patrocinador
- Longitud de la pista
- Servicios disponibles





# SI EL AEROPUERTO CERRARA

- Costos de desarrollo en los aeropuertos receptores: \$7.3 millones

REQUISITOS DE DESARROLLO DEL ÁREA TERMINAL Y COSTOS PARA ACOMODAR AERONAVES REPOSICIONADAS			
Aeropuerto de recepción	Espacios adicionales requeridos		Costo total de desarrollo (\$)
	Amarre	Hangares	
Robertson Field (4B8)	0	40	3,450,000
Westfield Barnes (BAF)	0	6	520,000
Bridgeport Sikorsky (BDR)	0	1	90,000
Tweed New Haven (HVN)	0	1	90,000
Windham (IJD)	15	12	1,860,000
Meriden Markham (MMK)	0	11	950,000
Waterbury Oxford (OXC)	0	4	350,000
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>75</b>	<b>7,310,000</b>

El ruido i

utilizando el modelo de detección de la FAA

Los impactos incrementales en la calidad del aire y del agua en los aeropuertos receptores son de minimis

---

## **SIGUIENTE MEDIDAS**

- **Análisis de desarrollo aeroportuario**
- **Impactos ambientales**

# NEXT STEPS



# ALCANCE COMUNITARIO

- Cinco reuniones públicas
  - Meeting #1 – February 16, 2023 – *Introduction*
    - SWOT Results posted to Social Pinpoint – link on website
  - Meeting #2 – April 13, 2023 - *Airport Operations*
  - Meeting #3 – May 18, 2023 - *Environmental Conditions*
  - Meeting #4 – July 13, 2023 – *Economic Conditions*
  - Meeting #5 – August 10, 2023 - *Highest and Best Use*
- 
- Eventos de participación económica
  - Entrevista con Desarrolladores y RE Comerciales
  - Estudio de Impacto Económico del Aeropuerto:
    - Enviado por correo electrónico a pilotos y dueños de negocios
  - Sitio web - <https://hartfordbrainardairportstudy2023.com>



# NEXT STEPS AND MEETINGS

- April-May Work Plan
  - Environmental
    - Phase 2 Environmental Report
  - Regulatory
    - Regulatory Pathway for Improvements to Airport
    - Regulatory Pathway for Closure of Airport
  - Economic
    - Economic Impacts Airport Operations
    - Hartford Market Assessment Report
- Next Public Meeting – May 18, 2023

---

## FOR FURTHER INFORMATION:

<https://hartfordbrainardairportstudy2023.com>