

THE VALUE OF TOLL CONCESSION MODEL – THE GREEK EXPERIENCE

Paper for AISCAT General Assembly - Rome, Italy, January 25th 2023

Good afternoon to all.

- Dear Mr. Matteo Salvini, Minister of Transport
- Mr. Diego Cattoni, AISCAT President
- Mr. Fabrizio Palenzona, AISCAT Past President
- Mr. Massimo Schintu, AISCAT Executive Director
- Mrs. Emanuela Stocchi, AISCAT Director of International Affairs
- AISCAT concessionaires' members
- Mr. Pat Jones, IBTTA CEO and Executive Director
- Mr. Josef Fiala, ASECAP President
- Mrs. Malika Seddi, ASECAP Secretary General and CEO

My name is Bill Halkias, or Vasileios to the Greeks. I am from Athens, and I have been professionally associated with Attiki Odos, or else Attica Tollway, the Toll Ring Road around the city of Athens. It is my honor and privilege to be here, in the beautiful and historic city of Rome and to be among this outstanding gathering of prestigious personalities and among good friends of many years.

I want to thank AISCAT for inviting me to attend their General Assembly to address issues related to Concession Projects and Tolling. In this respect, I will gladly share my 40 years of experience in the road transport sector, with the last 25 years derived from the Concession and Tolling Industries.

My involvement in Concessions and Toll Roads started back in 1996, upon my return to Greece from the US, when the Athens Ring Road, named Attiki Odos, was only a dash line on the map. The construction of the Attiki Odos Toll Road, coupled with the construction of the iconic Rion – Antirion suspension Bridge, followed by the outstanding operation of both projects set the stage for the development of an extensive Toll Road Concession Program in Greece. This led to the development of about 2.500 kms of limited access Motorway network of the country. In 2014 the Hellenic Association of Toll Road Network, known as HELLASTRON was formed by all 8 Toll Infrastructure Projects, 7 of which were Concessions. The 8th Project, that of Egnatia Odos, built on the footprint of the Roman Via Egnatia, run today by a public entity, was recently assigned to a private Concessionaire. I was elected President of HELLASTRON and immediately we reached out to ASECAP, the European Association of Toll Road Concessionaires, based in Brussels, as we are an integral part of the European Concession and Tolling industry. I had the great honor to be the first Greek in the history of ASECAP who was elected President of the Association. Following

that, I was honored again, this time to be elected President of the International Road Federation, known as IRF, based in Geneva.

But all of the above distinctions started in 2004, when our Agency became a member of the International Bridge Tunnel and Turnpike Association, known as IBTTA. I served in the past for two 4-year terms on the Board of Directors of IBTTA. In 2021 I was elected to start another 4-year term, this time as member of the Executive Committee, serving currently as 1st Vice President and incoming President for 2024.

Throughout this multiyear exposure, as President of HELLASTRON, ASECAP, IRF and with God's help next year IBTTA's, I came to appreciate the power of networking and the benefit of building strong ties with many international players. I have developed extensive cooperation with AISCAT, we learned a lot from our Italian friends, we supported the initiatives of each other by creating multiannual collaboration to promote and advance Toll Finance Transportation in Europe and in the World.

Attiki Odos was the first road Concession that changed the Greek approach in the development of motorways. The Project's financing became mainly the responsibility of the Private Sector, through the formation of a Concessionaire Company by 14 Greek construction companies. The Concessionaire arranged to cover the 67% of the Project's development cost of 1,3 billion Euro through contribution in Equity and EIB and Commercial Bank Loans. The remaining 33% of the cost was covered by a Greek State Grant, half of which was funded by the European Cohesion funds. The construction of the Project started in 1987 with the road operating in stages. The first Section opened to traffic in March 2001, while the whole Project was completed in June 2004, just in time for the 2004 Athens Olympics. The Rion – Antirion Bridge of a cost of 800 million Euro, which was financed in a similar way to Attiki Odos, opened to traffic in late 2004.

Operation and maintenance of Attica Tollway is carried out in line with the highest European standards. With financial obligations to Lenders fully met and with the Concession period ending in October 2024, the Greek Government has issued a new international tender for another Concession to continue the Operation and Maintenance of the Project for another 25 years, with a strong expression of interest by 8 International Consortia.

On the basis of the success of the two Concession Projects, Attiki Odos and the Rion – Antirion Bridge, the Greek State decided to adapt this model for the development of the entire Motorway network in Greece. Thus, in 2007 and 2009, the 2nd Generation of Road Concessions was launched, and five new

Concessions started, involving the improvement of the existing infrastructure and the construction of new roads, totalling about 1.360 km of motorways, with a total cost for these new 5 interurban concessions of 8,4 billion €. Despite the economic crisis of 2010 to 2014, the Projects, all of which were under construction, survived and all of them were completed in 2017, forming together with Attiki Odos, the Rion – Antirion Bridge and Egnatia Odos the backbone of the Greek Road Network, the HELLASTRON network of about 2.500 kms, financed, operated, and maintained by real tolls paid by users.

The success of the Greek Program is not unique in Europe. Italy, France, Spain, Portugal, and many other EU countries are using Concessions and tolling to develop the road infrastructure that European citizens need and deserve. **ASECAP, is the European Association of Operators of Toll Road Infrastructures**, whose members' networks today span more than **82,000 km of motorways, bridges, and tunnels** across **19 member countries**. ASECAP's purpose is to promote and develop the system of motorways and road infrastructures in Europe, applying tolls to ensure the financing for their construction, maintenance, and operation. As Eurostat is not counting the Project's loans in the Government's debt, the Concession Model is providing much needed relief to European Governments from borrowing through the Financial Markets or for guaranteeing the repayment and thus impacting the county's public debt.

The Concession model provides value, and it presents advantages to provide safe and sustainable mobility to the users and citizens. The Concession contract represents a Public Private Partnership, with the Public side being the Government and the Private side being the Concessionaire, with both committed contractually to fulfill their respective obligations, offering contract security, an essential requirement of the financial markets.

The “user pays principle” to which Road Concessions rely on it, is widely accepted as a transparent and fair method of infrastructure financing. Direct tolling is NOT A TAX, it is a user fee earmarked to fund the construction of the road, its ongoing operation and maintenance and its improvements.

Toll Road Concessionaires do not just offer a journey to their users. As all these people are paying tolls, they demand a safe journey. It is not a secret that Toll Motorways are the safest mode of road transport, as it becomes evident from the road use safety figures and statistics.

When it comes to the environment, the Toll Road and Concession industry is there. We know the climate change challenges our societies face. In fighting this, Europe has developed the “Green Deal” and has set decarbonization goals

high in its agenda. Toll Road Concessionaires promote the development of new technologies and are already fully prepared to match the decarbonization and environmental requirements. The European tolling industry has already developed sustainable solutions to meet the EU Green Deal objectives of decarbonization and climate change challenges.

In concluding my intervention, I want to thank again AISCAT for the invitation and for giving me the opportunity to talk on the common beliefs we share: defending the value of toll financed transportation, promoting the user/payer principle, and providing traffic safety and sustainability.

Italy is on the forefront of the European and the Global effort to provide safe and sustainable mobility. In this respect, I want to express my thanks and my appreciation to AISCAT for providing expertise, know-how and leadership worldwide. Mr. Fabrizio Palenzona and Mr. Massimo Schintu have both successfully served recently as Presidents of ASECAP, providing extraordinary leadership, while Mrs. Emanuela Stocchi was elected to lead IBTTA, as its first European woman President of the Association.

I am sure that together we will continue this path, connecting places, bringing people together and promoting the brightest of the ideas for the future of road transportation.

Thank you again.

IL VALORE DEL MODELLO DELLA CONCESSIONE DI PEDAGGIO – L'ESPERIENZA GRECA

Intervento per l'Assemblea Generale dell'AISCAT - Roma, Italia, 25 gennaio 2023

Buon pomeriggio a tutti.

- Matteo Salvini, Ministro dei Trasporti
- Diego Cattoni, Presidente AISCAT
- Fabrizio Palenzona, ex Presidente AISCAT
- Massimo Schintu, Direttore Generale AISCAT
- Emanuela Stocchi, Direttore Affari Internazionali AISCAT
- Pat Jones, Direttore Esecutivo e CEO IBTTA
- Josef Fiala, Presidente ASECAP
- Malika Seddi, Segretario Generale e CEO ASECAP

Il mio nome è Bill Halkias, o Vasileios per i Greci. Vengo da Atene e ho lavorato nella società Attiki Odos, conosciuta come Attica Tollway, il raccordo autostradale a pedaggio sviluppato attorno alla città di Atene.

È per me un onore e un privilegio essere qui oggi, nella Bellissima e storica città di Roma e di trovarmi in questo consesso di prestigiose personalità ma anche di cari amici di lunga data.

Desidero ringraziare l'AISCAT per avermi invitato a partecipare alla sua Assemblea Generale per affrontare le questioni relative ai progetti di concessione e al pedaggio. A questo proposito, sarò lieto di condividere i miei 40 anni di esperienza nel settore dei trasporti su strada, di cui gli ultimi 25 nel settore delle concessioni e dei pedaggi.

Il mio coinvolgimento nelle concessioni e nelle strade a pedaggio è iniziato nel 1996, al mio ritorno in Grecia dagli Stati Uniti, quando la circonvallazione di Atene, denominata Attiki Odos, era solo un trattino sulla mappa. La costruzione della strada a pedaggio Attiki Odos, insieme alla costruzione dell'iconico ponte sospeso Rion - Antirion, seguita dall'eccellente funzionamento di entrambi i progetti, ha posto le basi per lo sviluppo di un ampio programma di concessioni di strade a pedaggio in Grecia. Questo ha portato allo sviluppo di circa 2.500 km di rete autostradale ad accesso limitato del Paese. Nel 2014 l'Associazione ellenica delle reti stradali a pedaggio, nota come HELLASTRON, è stata costituita da tutti gli 8 progetti di infrastrutture a pedaggio, 7 dei quali in concessione. L'ottavo progetto, quello di Egnatia Odos, costruito sull'impronta della romana Via Egnatia, oggi gestito da un ente pubblico, è stato recentemente assegnato a un concessionario privato. Sono stato eletto Presidente di HELLASTRON e abbiamo immediatamente contattato l'ASECAP, l'Associazione Europea dei Concessionari di Strade a Pedaggio, con sede a Bruxelles, in quanto siamo parte

integrante dell'industria europea delle concessioni e dei pedaggi. Ho avuto il grande onore di essere il primo greco nella storia dell'ASECAP a essere eletto Presidente dell'Associazione. In seguito, ho avuto l'onore di essere eletto nuovamente Presidente della Federazione Internazionale delle Strade, nota come IRF, con sede a Ginevra.

Ma tutti questi riconoscimenti sono iniziati nel 2004, quando la nostra Agenzia è diventata membro dell'International Bridge Tunnel and Turnpike Association, nota come IBTTA. In passato ho fatto parte del Board dell'IBTTA per due mandati di 4 anni. Nel 2021 sono stato eletto per iniziare un altro mandato di 4 anni, questa volta come membro del Comitato esecutivo, ricoprendo attualmente la carica di 1° Vicepresidente e di Presidente entrante per il 2024.

Nel corso di questa esposizione pluriennale, in qualità di Presidente di HELLASTRON, ASECAP, IRF e, con l'aiuto di Dio, l'anno prossimo di IBTTA, ho imparato ad apprezzare il potere del *networking* e il vantaggio di costruire forti legami con molti attori internazionali. Ho sviluppato un'ampia collaborazione con AISCAT, abbiamo imparato molto dai nostri amici italiani, abbiamo sostenuto le iniziative reciproche creando una collaborazione pluriennale per promuovere e far progredire il trasporto con pedaggio in Europa e nel mondo.

L'Attiki Odos è stata la prima concessione stradale che ha cambiato l'approccio greco allo sviluppo delle autostrade. Il finanziamento del progetto è diventato principalmente responsabilità del settore privato, attraverso la costituzione di una società concessionaria da parte di 14 imprese di costruzione greche. Il Concessionario ha provveduto a coprire il 67% del costo di sviluppo del progetto, pari a 1,3 miliardi di euro, attraverso un contributo in azioni e prestiti della BEI e di banche commerciali. Il restante 33% del costo è stato coperto da una sovvenzione dello Stato greco, metà della quale è stata finanziata dai fondi di coesione europei. La costruzione del progetto è iniziata nel 1987 e la strada è stata realizzata in più fasi. Il primo tratto è stato aperto al traffico nel marzo 2001, mentre l'intero progetto è stato completato nel giugno 2004, giusto in tempo per le Olimpiadi di Atene del 2004. Il ponte Rion - Antirion, del costo di 800 milioni di euro, finanziato in modo simile all'Attiki Odos, è stato aperto al traffico alla fine del 2004.

La gestione e la manutenzione dell'Autostrada Attica sono effettuate in linea con i più elevati standard europei. Con gli obblighi finanziari nei confronti dei finanziatori pienamente soddisfatti e con il periodo di concessione che termina nell'ottobre 2024, il governo greco ha indetto una nuova gara d'appalto internazionale per un'altra concessione per continuare la gestione e la

manutenzione del progetto per altri 25 anni, con una forte manifestazione di interesse da parte di 8 consorzi internazionali.

Sulla base del successo dei due progetti in concessione, l'Attiki Odos e il ponte Rion - Antirion, lo Stato greco ha deciso di adattare questo modello per lo sviluppo dell'intera rete autostradale in Grecia. Così, nel 2007 e nel 2009, è stata lanciata la seconda generazione di concessioni stradali e sono state avviate cinque nuove concessioni che prevedono il miglioramento delle infrastrutture esistenti e la costruzione di nuove strade, per un totale di circa 1.360 km di autostrade, con un costo totale per queste nuove 5 concessioni interurbane di 8,4 miliardi di euro. Nonostante la crisi economica dal 2010 al 2014, i progetti, tutti in costruzione, sono sopravvissuti e sono stati tutti completati nel 2017, formando insieme all'Attiki Odos, al ponte Rion - Antirion e all'Egnatia Odos la spina dorsale della rete stradale greca, la rete HELLASTRON di circa 2.500 km, finanziata, gestita e mantenuta da pedaggi reali pagati dagli utenti.

Il successo del programma greco non è unico in Europa. Italia, Francia, Spagna, Portogallo e molti altri Paesi dell'UE stanno utilizzando le concessioni e il pedaggio per sviluppare le infrastrutture stradali di cui i cittadini europei hanno bisogno e che meritano. L'ASECAP è l'Associazione Europea degli Operatori di Infrastrutture Stradali a Pedaggio, le cui reti di membri coprono oggi più di 82.000 km di autostrade, ponti e gallerie in 19 Paesi membri. Lo scopo dell'ASECAP è promuovere e sviluppare il sistema delle autostrade e delle infrastrutture stradali in Europa, applicando i pedaggi per garantire il finanziamento della loro costruzione, manutenzione e gestione. Poiché Eurostat non conteggia i prestiti del progetto nel debito pubblico, il modello di concessione fornisce un sollievo necessario ai governi europei per evitare di contrarre prestiti attraverso i mercati finanziari o di garantirne il rimborso, incidendo così sul debito pubblico del Paese.

Il modello della Concessione fornisce valore e presenta vantaggi per fornire una mobilità sicura e sostenibile agli utenti e ai cittadini. Il contratto di concessione rappresenta un partenariato pubblico-privato, in cui la parte pubblica è il Governo e la parte privata è il Concessionario, ed entrambi si impegnano contrattualmente a rispettare i rispettivi obblighi, offrendo la sicurezza del contratto, un requisito essenziale dei mercati finanziari.

Il principio "chi usa paga", su cui si basano le Concessioni stradali, è ampiamente accettato come metodo trasparente ed equo di finanziamento delle infrastrutture. Il pedaggio diretto NON È UNA TASSA, ma un canone d'uso destinato a finanziare la costruzione della strada, il suo funzionamento e la sua manutenzione e i suoi miglioramenti.

I concessionari di strade a pedaggio non si limitano a offrire un viaggio ai loro utenti. Poiché tutte queste persone pagano il pedaggio, esigono un viaggio

sicuro. Non è un segreto che le autostrade a pedaggio siano la modalità di trasporto stradale più sicura, come risulta evidente dai dati e dalle statistiche sulla sicurezza stradale.

Quando si parla di ambiente, il settore delle strade a pedaggio e delle concessioni è anche presente. Conosciamo le sfide del cambiamento climatico che le nostre società devono affrontare. Per combattere questo problema, l'Europa ha sviluppato il "Green Deal" e ha posto gli obiettivi di decarbonizzazione in cima alla sua agenda. I concessionari di strade a pedaggio promuovono lo sviluppo di nuove tecnologie e sono già pienamente preparati a soddisfare i requisiti di decarbonizzazione e ambientali. L'industria europea del pedaggio ha già sviluppato soluzioni sostenibili per soddisfare gli obiettivi del Green Deal dell'UE in materia di decarbonizzazione e cambiamenti climatici.

Per concludere il mio intervento, desidero ringraziare ancora una volta l'AISCAT per l'invito e per avermi dato l'opportunità di parlare delle convinzioni comuni che condividiamo: difendere il valore del trasporto finanziato dal pedaggio, promuovere il principio chi usa paga e garantire la sicurezza e la sostenibilità del traffico.

L'Italia è in prima linea nello sforzo europeo e globale volto a fornire una mobilità sicura e sostenibile. A questo proposito, desidero esprimere il mio ringraziamento e il mio apprezzamento ad AISCAT per aver fornito competenze, know-how e leadership a livello mondiale. Fabrizio Palenzona e Massimo Schintu hanno entrambi ricoperto con successo la carica di Presidente di ASECAP, fornendo una leadership straordinaria, mentre Emanuela Stocchi è stata eletta alla guida di IBTTA, come prima donna europea Presidente dell'Associazione.

Sono certo che insieme continueremo questo percorso, collegando luoghi, avvicinando persone e promuovendo le idee più brillanti per il futuro del trasporto stradale.

Grazie ancora.