

## Κ. Μητσοτάκης: Ο Ε65 θα γεφυρώσει, μέσω της Εγνατίας, τα αστικά και διαμετακομιστικά κέντρα της χώρας με τη Δ. Μακεδονία

2021/07/13 14:34 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

«Η ψήφιση της σύμβασης κατασκευής του βόρειου τμήματος του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος Ε-65 από τη Βουλή σηματοδοτεί το τέλος μιας εκκρεμότητας 14 ετών», διεμήνυσε κατά την ομιλία του από το βήμα της Βουλής ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης.

Όπως σημείωσε ο ίδιος, ο αυτοκινητόδρομος θα δημιουργήσει περίπου 1.000 θέσεις εργασίας στην κατασκευή του και σχεδόν 150 θέσεις εργασίας στη φάση λειτουργίας του.

Επίσης, η νέα αρτηρία θα συνδέει **το Βόλο με την Ηγουμενίτσα**, δηλ. τα δυο σημαντικότερα διαμετακομιστικά λιμάνια της Κεντρικής Ελλάδος και της Ηπείρου, διευκολύνοντας έτσι τις μεταφορές και το εμπόριο στο οριζόντιο τόξο της χώρας.

Ο κ. Μητσοτάκης χαρακτήρισε τον Ε65 ένα “πράσινο δρόμο” που οδηγεί στο μέλλον, καθώς θα γεφυρώσει μέσω της Εγνατίας Οδού τα αστικά και διαμετακομιστικά κέντρα της χώρας με τη Δυτική Μακεδονία, ενώ εξέφρασε τη βούληση της κυβέρνησης **το έργο να είναι έτοιμο σε τρία χρόνια**.

### Η τοποθέτηση του Κ. Μητσοτάκη στη Βουλή

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, τέτοιες ημέρες το 1881 η Θεσσαλία γιόρταζε την είσοδό της στο νεαρό και μικρό ακόμα τότε ελληνικό κράτος. Σήμερα, 140 χρόνια μετά, η ίδια περιοχή γνωρίζει μία άλλου είδους ενσωμάτωση στον εθνικό κορμό. Ειρηνική, δημιουργική και αναπτυξιακή.

Γιατί με την κύρωση της σύμβασης για τη μελέτη, την κατασκευή και τη λειτουργία του βόρειου σκέλους του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος, γνωστού σε όλους μας ως Ε65, η μεγάλη αυτή Περιφέρεια εντάσσεται πια στον σύγχρονο εθνικό οδικό σχεδιασμό.

Όταν το έργο αυτό ολοκληρωθεί, θα συνδέει τις δύο σημαντικότερες αρτηρίες της χώρας: **τον άξονα Πάτρα - Θεσσαλονίκη και την Εγνατία Οδό**. Με άλλα λόγια,

αποτελεί μία επιλογή που ενώνει δυναμικά τη χώρα.

Μάλιστα, η κύρωση αυτού του σημαντικού έργου συμπίπτει και με ένα άλλο πολύ σημαντικό γεγονός, που επίσης σημαίνει πολλά για το μέλλον της Ελλάδας: την πανηγυρική έγκριση του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης «Ελλάδα 2.0» από το Ecofin.

Η εξέλιξη αυτή δεν έρχεται μόνο να διαλύσει τα έωλα επιχειρήματα που κάποιοι διατύπωναν περί δήθεν αδυναμιών του σχεδίου, αλλά κυρίως να πιστοποιήσει ότι αντίθετα ανταποκρίνεται απόλυτα στις αναπτυξιακές ανάγκες της χώρας. Διότι και ο Ε65 ανήκει στις δράσεις του προγράμματος «Ελλάδα 2.0». Και όπως αυτός γεφυρώνει μεταξύ τους τις εθνικές Περιφέρειες, έτσι και εκείνο γεφυρώνει το εθνικό παρόν με το εθνικό μέλλον, διαλύοντας την απομόνωση και χαράζοντας νέους ορίζοντες.

Η ψήφιση της σύμβασης από τη Βουλή, σήμερα, σηματοδοτεί το τέλος μιας εκκρεμότητας 14 ετών, στην οποία αναφέρθηκαν εκτενώς και ο εισηγητής μας και οι ομιλητές που έλαβαν το λόγο και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος. Γιατί θέλω να θυμίσω στο Σώμα ότι ο Ε65 ήταν ένας από τους πέντε αυτοκινητόδρομους που δημοπρατήθηκαν το 2007, από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τότε.

Οι πρόδρομες εργασίες, όμως, σκόνταψαν στην οικονομική κρίση και σταμάτησαν το 2011. Για να ξεκινήσουν και πάλι δύο χρόνια μετά, όταν με επαναδιαπραγμάτευση επελέγη να προχωρήσει το πιο ώριμο από πλευράς απαλλοτριώσεων τμήμα, αυτό το οποίο συνδέει την Ξυνιάδα με τα Τρίκαλα. Είναι αυτό το οποίο παραδόθηκε τα Χριστούγεννα του 2017. Ενώ στις αρχές του 2019 ακολούθησε το νότιο κομμάτι, που ενώνει τη Λαμία με την Ξυνιάδα και από εκεί τα Τρίκαλα.

Ήταν αυτό το εργοτάξιο των 33 χιλιομέτρων το οποίο είχα τη χαρά να επισκεφτώ μαζί με τον Υπουργό και τον Γενικό Γραμματέα πριν από κάποιους μήνες.

Παρακολουθώ προσεκτικά την πορεία των εργασιών. Έχει ήδη ολοκληρωθεί, αν δεν κάνω λάθος, σχεδόν κατά το 75%, και **σύντομα μάλιστα θα παραδοθούν στην κυκλοφορία και τα πρώτα 14 χιλιόμετρα.**

Απέμενε, ωστόσο, ο πιο δύσκολος και σύνθετος βόρειος κλάδος. Ένας κλάδος ο οποίος είχε και έχει ιδιαίτερες γεωμορφολογικές και τεχνικές απαιτήσεις. Έχει μήκος 70 χιλιόμετρα. Το μεγαλύτερο πρόβλημά του όμως- αυτό κληρονομήσαμε εμείς ως κυβέρνηση- ήταν **το απόλυτο κενό χρηματοδότησης και σε αυτό το έργο.**

Το έργο, όμως, όλοι αναγνωρίζαμε ότι ήταν κρίσιμο. Και έτσι στις 20 Δεκεμβρίου του 2019 δεσμεύτηκα ότι παρά τα μεγάλα εμπόδια τα οποία κληρονομήσαμε, το έργο αυτό θα προχωρούσε πάση θυσία. Κάτι που σήμερα επιβεβαιώνεται, επιβεβαιώνοντας και το σύνθημά μας «Το είπαμε, το κάναμε».

Γιατί παρεμβαίνοντας και ο ίδιος προσωπικά προς τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού

της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μαζί με τα στελέχη του Υπουργείου Υποδομών, πετύχαμε με επίμονες προσπάθειες τον περασμένο Ιανουάριο να πάρουμε, επιτέλους, το “πράσινο φως” για τη χρηματοδότηση. Και σε λιγότερο από έξι μήνες ολοκληρώσαμε τους όρους παραχώρησης, την κατάρτιση και την υπογραφή της σύμβασης που σήμερα κυρώνουμε στη Βουλή.

Έτσι, ένα έργο το οποίο έμεινε μετέωρο επί 15 χρόνια τώρα απεμπλέκεται στο 1/10 του διαστήματος αυτού, διαψεύδοντας για μία φορά ακόμα όσους είχαν σπεύσει να χαρακτηρίσουν αυτή την εξέλιξη περίπου αδύνατη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βόρεια απόληξη του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος διαθέτει πλέον και τα δύο αναγκαία στοιχεία για την άμεση έναρξη κατασκευής του: αφενός τα σχεδόν 450 εκατομμύρια με τα οποία προικοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και αφετέρου τον πλήρη σχεδιασμό, ώστε **το έργο να είναι έτοιμο σε τρία χρόνια.**

Μιλάμε πάλι για **70 χιλιόμετρα, τέσσερις σήραγγες, 31 γέφυρες, έξι κόμβους,** θα είναι μια τεχνική πρόκληση, αλλά δεν έχω καμία αμφιβολία ότι ο ανάδοχος θα ανταποκριθεί και θα είναι συνεπής στα χρονοδιαγράμματα για τα οποία έχει δεσμευτεί.

Ταυτόχρονα όμως, είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε ότι ως πηγή απασχόλησης για τη Θεσσαλία θα δημιουργήσει περίπου 1.000 θέσεις εργασίας στην κατασκευή του και **σχεδόν 150 θέσεις εργασίας στη φάση λειτουργίας του.**

Τα οφέλη, ωστόσο, από την ολοκλήρωση του Ε65 απλώνονται πολύ πιο μακριά. Ως εθνική αρτηρία ακολουθεί ουσιαστικά την σπονδυλική στήλη της χώρας, εξυπηρετώντας τρεις Περιφέρειες: τη Θεσσαλία, τη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο.

Και μια ματιά στο χάρτη δείχνει πως αυτός ο σημαντικός δρόμος θα εξυπηρετεί ταχύτερα και ασφαλέστερα μεγάλες περιοχές της χώρας. Για παράδειγμα, η διαδρομή από τη Λαμία μέχρι τον κόμβο της Εγνατίας Οδού σε σχέση με το οδικό δίκτυο πριν από τον Ε65 θα είναι συντομότερη κατά σχεδόν μιάμιση ώρα. Ενώ οι δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση θα παρέχουν μέγιστη ασφάλεια, αντικαθιστώντας τη σημερινή δύσβατη και σε πολλά σημεία επικίνδυνη χάραξη.

Είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε ότι η νέα αρτηρία θα συνδέει επίσης το Βόλο με την Ηγουμενίτσα, δηλαδή τα δυο σημαντικότερα διαμετακομιστικά λιμάνια της Κεντρικής Ελλάδος και της Ηπείρου. Θα διευκολύνει έτσι τις μεταφορές και το εμπόριο στο οριζόντιο τόξο της χώρας.

Ταυτόχρονα όμως, θα ενώνει και καθέτως όλη τη δυτική Θεσσαλία με τη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα, ανοίγοντας σημαντικές τουριστικές προοπτικές τόπων

όπως η Λίμνη Πλαστήρα, τα πανέμορφα ορεινά χωριά των Τρικάλων, τα Μετέωρα, η Πίνδος αλλά και τα αξιοθέατα της Δυτικής Μακεδονίας.

Οφέλη προφανώς θα υπάρξουν και για τη γεωργική και κτηνοτροφική παραγωγή αλλά και για τη μεταποίηση, καθώς η μεταφορά προϊόντων θα γίνεται πολύ πιο εύκολα και πολύ πιο φτηνά.

Τέλος, ο Ε65 είναι ένας “πράσινος δρόμος” που οδηγεί στο μέλλον και οδηγεί και τη Δυτική Μακεδονία στη Δίκαιη Μετάβαση, γιατί θα γεφυρώσει μέσω της Εγνατίας τα αστικά και διαμετακομιστικά κέντρα της χώρας με τη Δυτική Μακεδονία της απολιγνιτοποίησης.

Στις επικοινωνίες που είχα προσωπικά με την κυρία Vestager τόνισα ακριβώς αυτό το σημαντικό στοιχείο προκειμένου να εξασφαλίσουμε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: ότι είναι ένα έργο το οποίο θα συμβάλλει και στην περαιτέρω ανάπτυξη της Δυτικής Μακεδονίας, επιβραβεύοντας με αυτό τον τρόπο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή την τολμηρή απόφαση που πήρε η Ελλάδα να προχωρήσει σε γρήγορη απολιγνιτοποίηση. Προσφέροντας ταυτόχρονα στη Δυτική Μακεδονία ένα σημαντικό χρηματοδοτικό πακέτο ύψους σχεδόν 5 δισεκατομμυρίων, για να μπορέσει η Περιφέρεια αυτή να σχεδιάσει την επόμενη μέρα της ανάπτυξής της, δημιουργώντας ακόμα περισσότερες καλές και ποιοτικές θέσεις εργασίας.

Και είναι πολύ σημαντικό ότι, μέσω και αυτού του έργου, αυτή η Περιφέρεια της χώρας ξεφεύγει από τη μονοδιάστατη και ρυπογόνα παραγωγή. Και ότι οι νέες επιχειρήσεις που θα ιδρυθούν εκεί θα λειτουργούν συνολικά σε πολύ καλύτερες συνθήκες.

Η Δυτική Μακεδονία θα είναι, με την ολοκλήρωση του έργου, πλέον ενταγμένη στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες και φυσικά πιο κοντά στην καρδιά όλων των οικονομικών εξελίξεων. Με λίγα λόγια και **ο Ε65 αποτελεί τμήμα ενός νέου παραγωγικού μοντέλου**, το οποίο οικοδομείται με μεθοδικό σχέδιο αλλά και με προγραμματική συνέπεια.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, η απεμπλοκή του βόρειου σκέλους του Ε65 από τα πολλά γραφειοκρατικά εμπόδια και η θέση του σε τροχιά υλοποίησης πιστοποιούν την βούληση αυτής της κυβέρνησης **να μετατρέψει τις υποδομές σε εφαλτήριο ανάπτυξης.**

Πιστοποιούν ταυτόχρονα και την αποτελεσματικότητά της, αφού με την ίδια αποφασιστικότητα κινούμαστε τόσο για την απελευθέρωση από το τέλμα εκκρεμών δημοσίων έργων που μας έρχονται από το παρελθόν, όσο και για την προώθηση νέων.

Θυμίζω ένα ακόμα έργο-φάντασμα, τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, ο οποίος ξέφυγε από τη στασιμότητα δεκαετιών και τώρα -επιτέλους- προχωρά. Και εδώ

χρειάστηκε επίπονη δουλειά για να εξασφαλιστεί χρηματοδότηση ύψους 427 εκατομμυρίων ευρώ που βάζει, επιτέλους, σε κίνηση τον μεγαλύτερο υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο της Ευρώπης.

Μένει ένα άλλο ζωτικό κομμάτι του εθνικού δικτύου, το τμήμα Πάτρα - Πύργος της Ολυμπίας Οδού. Και εδώ φυσικά η ολέθρια επιλογή της προηγούμενης κυβέρνησης, της κατάτμησης σε οκτώ σκέλη για να δοθούν τα τέσσερα γνωρίζετε πολύ καλά σε ποιον, εγκαταλείφθηκε. Το έργο πια ενσωματώθηκε στη σύμβαση της Ολυμπίας Οδού. **Εξασφαλίστηκε έτσι η δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί και πέραν του 2023.**

Υπάρχει πλέον η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Εσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Και με την έγκριση της Διεύθυνσης Ανταγωνισμού -είμαστε σε συνεχείς διαπραγματεύσεις μαζί της και εκτιμούμε ότι αυτή θα έρθει πολύ σύντομα- αναμένουμε άμεσα τα μηχανήματα να πιάσουν δουλειά. Ωστε να εκλείψει αυτή η «μαύρη τρύπα» στο υπόλοιπο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της Πελοποννήσου.

Θέλω να τονίσω, όμως, ότι και στο δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο οι παρεμβάσεις είναι πολλαπλές. Από το Ταμείο Ανάκαμψης 450 εκατομμύρια ευρώ, όσα δηλαδή είναι και τα κεφάλαια τα οποία διοχετεύουμε για την ολοκλήρωση του E65, θα κατευθυνθούν στην αποκατάσταση, στην επισκευή, στην αναβάθμιση των οδοστρωμάτων σε 7.000 διαφορετικά σημεία του επαρχιακού δικτύου που σήμερα γνωρίζουμε πια από τη μελέτη που έχουμε κάνει, ότι εγκυμονούν πολύ σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

Την ίδια στιγμή πληθαίνουν τα εργοτάξια στον άξονα Άκτιο - Αμβρακία μετά την υπογραφή της σχετικής σύμβασης γι' αυτά πριν από οκτώ μήνες. Θυμίζω ένας δρόμος 48 χιλιομέτρων με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και επτά ανισόπεδους κόμβους. Θα συνδέσει την Ιονία Οδό με τη Βόνιτσα, το Άκτιο, τη Λευκάδα και την Πρέβεζα.

Παράλληλα, προχωρούν το τμήμα Καλαμάτα - Ριζόμυλος με προϋπολογισμό λίγο παραπάνω από 250 εκατομμύρια, το οποίο εκτιμούμε ότι **θα έχει ανάδοχο μέσα στο έτος**, η νέα Περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, το γνωστό Fly-Over, και δύο οδικές συνδέσεις για τις οποίες είχα δεσμευτεί προσωπικά: ο δρόμος Θεσσαλονίκη - Έδεσσα και ο δρόμος Δράμα - Αμφίπολη. Τρεις αρτηρίες με συνολικό κόστος κοντά στο 1 δισ. που απαντούν σε μεγάλες εκκρεμότητες που μας έρχονται από το χθες.

Συμπερασματικά, αυτή τη στιγμή ξεδιπλώνεται στη χώρα **ένα πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων το οποίο αγγίζει τα 13 δισεκατομμύρια ευρώ**, με έργα τελεματωμένα τα οποία, επιτέλους, κινούνται αλλά και με την έναρξη κατασκευής και το σχεδιασμό πολλών νέων. Θυμίζω τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που άλλαξαν όψη, κυριολεκτικά. Παραδόθηκαν μάλιστα τρεις μήνες νωρίτερα από το χρονοδιάγραμμα παρά τα εμπόδια της πανδημίας. Τη δρομολόγηση του νέου

αερολιμένα στο Καστέλι στο Ηράκλειο.

Όσο για τις υποδομές στις συγκοινωνίες, θα αναφέρω μόνο την οριστικοποίηση της σύμβασης για τη Γραμμή 4 του Μετρό της πρωτεύουσας. Την πρώτη μετά από δεκαετίες τελείως νέα γραμμή. Το μεγαλύτερο δημόσιο έργο το οποίο θα γίνει στη χώρα: 13 χιλιόμετρα, 15 σταθμοί. Θα συνδέσει πυκνοκατοικημένες γειτονιές της πρωτεύουσας με το υπόλοιπο δίκτυο.

Ενώ στην τελική ευθεία είμαστε πια και για το Μετρό της Θεσσαλονίκης. Μετά την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας ανοίγει, επιτέλους, ο δρόμος για την ολοκλήρωση του έργου, με απόλυτο σεβασμό στην πολιτιστική κληρονομιά της πόλης. Αγαπητοί συνάδελφοι, θα σας καλέσουμε στην πραγματική λειτουργία του έργου, όχι στους μουσαμάδες. Μην ανησυχείτε.

Υπάρχει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μία αναντίρρητη αλήθεια με διαχρονική ισχύ: η ανάπτυξη στην πατρίδα μας συμπορεύτηκε πάντα με την επένδυση σε έργα υποδομής. Απλά αυτή τη φορά τα έργα υποδομής μπορεί να αλλάζουν χαρακτήρα, αν και η ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών αξόνων, όπως σας είπα, είναι μία εκκρεμότητα από το παρελθόν η οποία θα ολοκληρωθεί από αυτή την κυβέρνηση.

Αυτά τα έργα υποδομής γέννησαν πολλές νέες θέσεις εργασίας, έδωσαν ώθηση στον πρωτογενή τομέα, στη βιομηχανία, στο εμπόριο, στις υπηρεσίες. Και αυτό είναι το συμπέρασμα από τα τέλη του 19ου αιώνα, με το μεγαλόπνοο όραμα του Χαρίλαου Τρικούπη, μέχρι την πρώτη ορμητική τετραετία του Ελευθερίου Βενιζέλου. Από τη δημιουργική δετία του Κωνσταντίνου Καραμανλή μέχρι τα έργα όλων των κυβερνήσεων της μεταπολίτευσης που έγιναν με εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους.

Η συμβολή των χειρισμών της δικής μας κυβέρνησης έγκειται στην τεκμηριωμένη και επίπονη νομική προσπάθεια ώστε να απεμπλακούν δεκάδες συμβάσεις έργων που έμεναν στα χαρτιά.

Και θέλω να ευχαριστήσω γι' αυτό όλη την ηγεσία του Υπουργείου, τον Υπουργό, τον Υφυπουργό, τους Γενικούς Γραμματείς, για την πολύ συστηματική δουλειά η οποία έχει γίνει σε αυτό το χαρτοφυλάκιο.

Η συμμετοχή της κυβέρνησής μας έγκειται, επίσης, στη γνώση των ευρωπαϊκών δεδομένων ώστε να εξασφαλιστεί, τελικά, η κοινοτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση. Αλλά κυρίως στο σωστό σχεδιασμό και στην κατάλληλη οργάνωση ώστε οι υποδομές της χώρας να ανταποκρίνονται στον πραγματικό τους ρόλο, να υπηρετούν δηλαδή τους πολίτες και την ανάπτυξη της χώρας. Για ανάπτυξη για όλους με δουλειές για όλους.

Την ίδια στιγμή θα επαναλάβω -το έχω πει πολλές φορές από αυτό το βήμα- ότι τα μεγάλα έργα δεν ανήκουν σε κυβερνήσεις αλλά στον ελληνικό λαό. Καθώς η εκκίνησή

τους, η υλοποίησή τους, η ολοκλήρωσή τους μπορεί -συνήθως έτσι συμβαίνει- να συμπίπτουν με διαφορετικά κόμματα στην εξουσία.

Γι' αυτό και ουδέποτε διστάσαμε να αναγνωρίσουμε τα όποια θετικά προηγήθηκαν. Ειδικότερα, μάλιστα, για τον Ε65 δεν γίνεται να μην μνημονεύσω ότι δημοπρατήθηκε επί κυβέρνησης Σαμαρά αλλά και ότι ένα μέρος του ολοκληρώθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτό για το οποίο θέλει να είναι υπερήφανη η δική μας κυβέρνηση είναι κάτι διαφορετικό: ότι εργάζεται για να μετατραπεί το αρνητικό σε θετικό, να ενεργοποιεί ό,τι έμεινε καθηλωμένο και, ναι, να κάνει το καλό καλύτερο, όπου μπορεί να το πετύχει αυτό.

Δεν είναι όμως σήμερα η ώρα για απολογισμούς, αλλά είναι η ώρα για αισιόδοξους προγραμματισμούς. Σήμερα η Βουλή βάζει τον θεμέλιο λίθο σε ένα έργο ανάπτυξης και προόδου. Και μάλιστα την ίδια μέρα της πανηγυρικής έγκρισης του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης «Ελλάδα 2.0» από το Ecofin, διαψεύδοντας ξανά όσους μίζερα το αμφισβήτησαν. Ένα Σχέδιο το οποίο περιλαμβάνει, ανάμεσα στις πάρα πολλές του δράσεις, και το έργο την κύρωση του οποίου συζητάμε σήμερα.

Καλώ, λοιπόν, όλη την εθνική αντιπροσωπεία, όλα τα κόμματα, να την ψηφίσουμε γιατί ο Ε65 είναι ένας νέος δρόμος που ανοίγει νέους δρόμους για την πατρίδα μας και ειδικά για τη Θεσσαλία.

Σας ευχαριστώ πολύ.