

no 23

Highlights

Το Κάστρο της Χίου κινδυνεύει

Πολλές περιπέτειες και ταλαιπωρίες πέρασε αυτό το σημαντικό μνημείο της Χίου από τον 11ο αιώνα μέχρι σήμερα. Η νυν Δημοτική Αρχή θέλει να το μετατρέψει από ενάλιο σε χερσαίο, για να περάσει από εκεί ένας δρόμος! Οι κάτοικοι το απέτρεψαν για πρώτη φορά. Άραγε θα τη γλιτώσει τη δεύτερη;

Η πρώτη αναφορά για την ύπαρξη παράλιου Φρουρίου στην πόλη της Χίου συναντάται τον 11ο αιώνα, όταν η Άννα Κομνηνή, περιγράφοντας την επιδρομή του Τζαχά κατά της Χίου το 1089, δίνει την πληροφορία της ύπαρξής του. Το Κάστρο της Χίου ουσιαστικά ενισχύθηκε και οχυρώθηκε μετά την κατάληψη του νησιού από τους Γενουάτες, υπό τον Benedetto Zaccaria, το 1304. Εντός των τειχών κατοίκησαν χριστιανοί και εβραίοι έως την κατάληψη της Χίου από τους Τούρκους, το 1566, οι οποίοι εξεδίωξαν τους παραδοσιακούς της κατοίκους και εγκατέστησαν τις οικογένειες των μουσουλμάνων της Χίου. Η Χίος απελευθερώθηκε το 1912 και οι Έλληνες ανέλαβαν, για πρώτη φορά τα τελευταία επτάκόσια χρόνια, να κυβερνήσουν το νησί. Από τότε άρχισαν και οι περιπέτειες για το σημαντικότερο αυτό μνημείο της πόλης της Χίου.

Το 1914 επιδημία πανώλης χτύπησε το νησί, ακριβώς έναν αιώνα μετά την πρώτη πανδημία της ασθένειας. Τότε, η κοινή γνώμη ζήτησε για πρώτη φορά την κατεδάφιση του Κάστρου της Χίου με την αιτιολογία ότι ο ιός της πανούκλας κρυβόταν εντός των τειχών του και βρήκε την ευκαιρία να βγει όταν οι έλληνες αρχαιόφιλοι άρχισαν να κάνουν τις πρώτες έρευνες στο μνημείο. Ο βασικός λόγος, βέβαια, της σκέψης για κατεδάφιση του Κάστρου δεν ήταν αυτός αλλά η εκ νέου οικοπεδοποίηση και ρυμοτόμηση αυτού του προνομιούχου μέρους της πόλης.

Το 1922 στο Κάστρο βρήκαν καταφύγιο οι πρόσφυγες της Μικρασίας και άρχισε η καταστροφή του μνημείου, αφού υπήρξε ανεξέλεγκτη αφαίρεση δομικών υλικών από τα τείχη για τη συντήρηση και κατασκευή των κατοικιών εντός του. Η καταστροφή σταμάτησε με διάταγμα προστασίας του μνημείου και στατιστικοποίηση των ελέγχων από το κράτος, αλλά οι σκέψεις για κατεδάφιση δεν ματαιώθηκαν ποτέ. Έτσι, το 1930 έγιναν από τον δήμαρχο Χίου Λεωνή Καλβοκορέση μεγάλες πολιτικές προσπάθειες που είχαν στόχο την κατεδάφιση των τειχών και του οικισμού με οργανωμένο σχέδιο που πήρε τον τίτλο «Το ζήτημα της υγιεινής διαρρυθμίσεως του Φρουρίου».

Οι έντονες προσπάθειες και οι πολιτικές πιέσεις του εν λόγω δημάρχου είχαν αποτέλεσμα να κινδυνεύσει άμεσα το Κάστρο με κατεδάφιση, αλλά σώθηκε, μάλλον χάρη στην επέμβαση σημαντικών Χιωτών, όπως του Φιλίππου Αργέντη, που εξέφρασαν την έντονη δυσαρέσκεία τους προς τα αρμόδια υπουργεία.

Από τότε μέχρι σήμερα έγιναν μερικές ακόμη, πιο αδύναμες όμως, προσπάθειες καταστροφής αυτού του σημαντικού μνημείου, με κυριότερη την προσπάθεια του σημερινού δημάρχου, Μάρκου Μεννή, ο οποίος, ούτε λίγο ούτε πολύ, ζητά με κάθε τρόπο να αλλοιώσει το χαρακτήρα του Κάστρου.

Το Κάστρο της Χίου μέχρι σήμερα είναι επιθαλάσσιο, αφού τα ανατολικά τείχη του βρέχονται από τα νερά του Αιγαίου. Το «ζήτημα» δεν είναι άλλο από την κατασκευή δρόμου, με μπάζωμα της θάλασσας εμπρός από το ανατολικό τείχος, δρόμου που θα αλλάξει το χιλιόχρονο χαρακτήρα του μνημείου και θα το μετατρέψει από ενάλιο σε χερσαίο.

Οι πολιτικές πιέσεις της Δημοτικής Αρχής στον τέως υπουργό Πολιτισμού Ευ. Βενιζέλο και στην τέως γ.γ. του ίδιου υπουργείου κ. Λίνα Μενδώνη έφεραν, έπειτα από συνεχείς αναβολές συνεδριάσεων του ΚΑΣ και με αρνητικές τις γνώμες των αρμόδιων αρχαιολογικών εφοριών, μια οριακή απόφαση αδειοδότησης για κατασκευή από το Δήμο Χίου «προσωρινού χωματόδρομου με ύψος μέχρι εξήντα εκατοστά πάνω από τη θάλασσα». Αυτόν το δρόμο είχε αιτηθεί να κατασκευάσει ο Δήμος Χίου με πρόσχημα την εξυπηρέτηση του κυκλοφοριακού προβλήματος του λιμανιού κατά τις ώρες αφιξοαναχωρήσεων των πλοίων. Αφού λοιπόν ο δήμος έλαβε αυτή την πολιτική απόφαση του ΚΑΣ, έχοντας προϊστάμενο έναν κύριο ο οποίος προεκλογικά διατεινόταν ότι θα «κάτσει ο ίδιος πάνω στην μπουλντόζα και θα μπαζώσει το δρόμο», δεν άργησε να αναλάβει μηχανοβουλία. Στις 14 Μαΐου του 2004, ξημερώματα Σαββάτου, σήμανε συναγερμός στις τάξεις των ενεργών και συνειδητοποιημένων πολιτών. Η Δημοτική Αρχή Μάρκου Μεννή, συνεννοημένη με ένα τρας εργολάβων, είχε έτοιμα περί τα τριάντα φορτηγά μπάζα και ετοιμα-



ζόταν, ως ο τελευταίος αυθαιρετών δημότης, να τα ρίξει πανηγυρικά στη θάλασσα έμπροσθεν των τειχών. Η αντίδραση δεν άργησε να έρθει. Όλο το Σαββατοκύριακο δημότες της Χίου έβαλαν τα κορμιά τους μπροστά στα φορτηγά και τις μπουλντόζες, δέχτηκαν ύβρεις και αφορισμούς από τις Αρχές αλλά έσωσαν το Κάστρο από αυτή την αυθαίρετη και ανιστόριτη ενέργεια του δήμου της Χίου. Και η Δημοτική Αρχή; Βγήκε ξεδιάντροπα με φέιγ βολάν προς την κοινωνία λέγοντας πως μερικοί τύποι, που πρέπει να περιθωριοποιηθούν, δεν αφήνουν το Δήμο Χίου να κάνει ένα νόμιμο έργο. Είπε ακόμα ότι για το φόβο γενικευμένων επεισοδίων, ο δήμος υποχώρησε στο καθ' όλα νόμιμο έργο του και θα το κάνει όταν οι αντιδραστικοί φύγουν από την περιοχή. Οι αντιδραστικοί έφυγαν, την περιοχή ανέλαβε να φυλάει το λιμεναρχείο, αφού βέβαια το έργο δεν είχε καμιά μελέτη και άδεια, τόσο νόμιμο ήταν, και ο Δήμος Χίου σήμερα, δύο και πλέον χρόνια μετά, ακόμη τρέχει για να επιτύχει την έγκριση των μελετών, που εν τω μεταξύ συνέταξε.

Σήμερα, οι απαντήσεις των συναρμόδιων υπηρεσιών των

υπουργείων είναι κατά τη συντριπτική τους πλειονότητα αρνητικές ως προς τη ΜΠΕ του έργου και το θέμα επαναπροωθήθηκε στο ΚΑΣ, το οποίο και θα αποφασίσει αν θα ανάψει το πράσινο φως για την έγκριση της ΜΠΕ. Ήδη ο Δήμος Χίου πήρε μία αναβολή στη συζήτηση του θέματος και άρχισε τις πολιτικές πιέσεις για να επιτύχει μια θετική γι' αυτόν και καταστροφική γα' το μνημείο απόφαση του ΚΑΣ.

Οι ενεργοί πολίτες της Χίου, που έσωσαν μία φορά το Κάστρο από την αυθαιρεσία των Αρχών, δεν μένουν βέβαια με σταυρωμένα τα χέρια. Όπως δεν έμειναν και κατά τα δύο αυτά χρόνια που παρήλθαν. Συνεχώς ενημερώνονται επί του θέματος και προσφεύγουν ακυρώνοντας αποφάσεις και προθέματος και προσφεύγουν ακυρώνοντας αποφάσεις και προ-σπαθώντας να διασώσουν το μνημείο. Τελικά ή το ΚΑΣ δεν θα εγκρίνει τη ΜΠΕ και θα σταματήσει το έργο, ή θα αλλάξει η Δημοτική Αρχή στις επικείμενες εκλογές, ή τη λύση θα δώσει το Συμβούλιο της Επικρατείας, ως έσχατη προσπάθεια των διαφωνούντων για τη σωτηρία του Κάστρου της Χίου.

* Ο Γιάννης Μακριδάκης διευθύνει το Κέντρο Χιακών Μελετών «Πελλινναίο»

Επιπτώσεις πολεοδομικής φύσεως, από την κατασκευή του δρόμου ανατολικά του φρουρίου Χίου.

Το Κάστρο της Χίου αποτελεί ταυτόχρονα ιστορικό διατηρητέο μνημείο της χώρας και ζωντανό οικισμό.

Ο χαρακτήρας του ιστορικού μνημείου πλήγεται άμεσα από την κατασκευή του δρόμου, μιας και αυτός το στερεί από την επαφή με το θαλάσσιο στοιχείο. Η επαφή με τη θάλασσα αποτελεί κύριο στοιχείο της αυθεντικότητας του ενάλιου κάστρου. Το αίτημα της αυθεντικότητας είναι το κύριο θέμα του διεθνούς αναστηλωτικού προβληματισμού ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90 και γύρω από αυτό περιστρέφονται οι τελευταίες διεθνείς συναντήσεις και συνθήκες. Είναι κατανοητό, ότι οι σύγχρονες διεθνείς τάσεις στον τομέα διατήρησης των ιστορικών μνημείων καθυστερούν πολύ να γίνουν πολιτική και πρακτική του ΥΠ.ΠΟ., αλλά αυτό δεν επιτρέπεται να συμβαίνει εις βάρος διατηρητέων μνημείων.

Η Μ.Π.Ε. του έργου αγνοεί το γεγονός ότι ο προτεινόμενος δρόμος στα ανατολικά του φρουρίου θα αποκόψει τον οικισμό του Κάστρου από την επαφή με τη θάλασσα. Αυτή η επαφή, διαμέσου των αιώνων οριζόταν με απόλυτο τρόπο από το θαλασσινό τείχος. Ο αμυντικός ρόλος του τείχους εξέλειπε πριν από ένα αιώνα περίπου και το θαλάσσιο τείχος ακολούθησε τις τύχες του υπόλοιπου μνημείου. Τα τελευταία χρόνια, έχει πλέον εμπεδωθεί και στην τοπική κοινωνία, ότι η ανάδειξη του Κάστρου και του οικισμού του αποτελούν αφετηρία για κάθε προσπάθεια αστικής ανάπτυξης της πόλης της Χίου. Ο ρόλος του τμήματος των θαλασσίων τειχών είναι καίριας σημασίας σε μια τέτοια προσπάθεια, μιας και κατά μήκος αυτών είναι διατεταγμένα τα περισσότερα μνημεία που σώζονται μέσα στο κάστρο (πύργος Κούλε, κινστέρνα «Κρύας Βρύσης», Οθωμανικά λουτρά, κλπ.). Ο περιδρόμος των τειχών προς την πλευρά της θάλασσας αποτελεί ιδανικό και ευπροσπέλαστο περίπατο, που παρά την σημερινή παντελή έλλειψη φροντίδας προσελκύει το σύνολο των επισκεπτών του κάστρου. Πρέπει να τονιστεί ότι περιδρόμος των τειχών είναι η βασική ζώνη ελεύθερου δημόσιου χώρου που διαθέτει ο οικισμός του Κάστρου. Είναι σαφές, ότι η ολοκλήρωση του περιφερειακού δρόμου του Κάστρου θα δημιουργήσει ένα κυκλοφοριακό δακτύλιο η κίνηση, ο θόρυβος και οι ρύποι του οποίου θα υποβαθμίσουν σημαντικά τον ελεύθερο χώρο του περιδρόμου. Έτσι, αντί κανείς ανεβαίνοντας επάνω στα τείχη να αγναντέψει τη θάλασσα και το κύμα που σκάει στα πόδια του τείχους, μακριά από το θόρυβο της πόλης, σε περίπτωση κατασκευής του

Επιπλέον, η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η προστασία του περιβάλλοντος είναι ένα από τα βασικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

δρόμου στα ανατολικά του κάστρου θα εισπράττει το θόρυβο και τα καυσαέρια των αυτοκινήτων που θα διέρχονται από την ασφαλτο που θα περιβάλλει το τείχος.

Ο κίνδυνος αποκοπής τμημάτων του αστικού ιστού από περιμετρική κυκλοφορία αποτελεί βασικό προβληματισμό σε κάθε μελέτη πολεοδομικού χαρακτήρα, μεγάλης και μικρής κλίμακας. Η δημιουργία του δρόμου στα ανατολικά του Φρουρίου, εκτός της αποκοπής του οικισμού από τη θάλασσα, θα ολοκληρώσει τον κυκλοφοριακό δακτύλιο περιμετρικά του οικισμού εντείνοντας την έννοια της αποκοπής της οικιστικής νησίδας μέσα στην πόλη.

Η δημιουργία του δρόμου στα ανατολικά του κάστρου, θα φορτίσει κυκλοφοριακά όλη τη ζώνη του λιμένα βορείως της οδού Κανάρη. Η περιοχή αυτή του λιμανιού είναι η μοναδική όπου επικρατούν σήμερα ήπιες συνθήκες κυκλοφορίας οχημάτων, χωρίς τη δημιουργία συνεχών ρευμάτων, χάρη στην έλλειψη διεξόδου της κίνησης. Η δημιουργία του δρόμου θα ελκύσει διερχόμενη κυκλοφορία από την υπόλοιπη προκυμαία και υποβαθμίσει από πλευράς κυκλοφορίας και θορύβου και αυτό το κομμάτι του λιμανιού.

Αρκετά είναι τα σημεία στα οποία η Μ.Π.Ε. πέφτει σε σφάλματα ή αντιφάσεις όσον αφορά πολεοδομικά ζητήματα και βασικές της επιλογές.

- 1) Η μελέτη αναφέρει εμφατικά ότι «το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο προβλέπει την κατασκευή του δρόμου περιφερειακά του ανατολικού τμήματος του Φρουρίου της Χίου μαζί με πεζόδρομο» (σελ. 37), χωρίς όμως να διευκρινίζει ότι το συγκεκριμένο ΓΠΣ (1988) δεν βρίσκεται σε ισχύ. Σε κάθε περίπτωση πάντως, το ΓΠΣ του 1988 δεν προέβλεπε οδό όπως προτείνεται σήμερα για αυτή τη θέση, αλλά πεζόδρομο και οδό ήπιας κυκλοφορίας ΙΧ. Η ΜΠΕ δείχνει να αγνοεί ότι τα ΓΠΣ δεν είναι σχέδια προς άμεση εφαρμογή, αλλά για την υλοποίηση των γενικών αρχών τις οποίες εισάγουν προβλέπεται η εκπόνηση ειδικών πολεοδομικών και τεχνικών μελετών μέχρι να καταλήξουν σε συγκεκριμένες, άμεσα εφαρμόσιμες ενέργειες.
- 2) Η ΜΠΕ εξετάζει τρεις εναλλακτικές λύσεις για την προσωρινή επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος του λιμανιού κατά τις ώρες άφιξης των πλοίων (σελ. 41). Η πρώτη είναι η δημιουργία της οδού ανατολικά του κάστρου, ενώ η δεύτερη είναι η αντιστροφή της ροής κυκλοφορίας στην υφιστάμενη οδό που βρίσκεται μέσα στην τάφρο του Φρουρίου (σελ. 45). Η δεύτερη αυτή λύση, που δεν απαιτεί αλλαγή της υφιστάμενης κατάστασης και σύμφωνα με την ΜΠΕ αντιμετωπίζει εξίσου αποτελεσματικά με την πρώτη λύση το πρόβλημα (σελ. 46) απορρίπτεται στη βάση της αισθητικής όχλησης και της αλλοίωσης της όψης του μνημείου. Η τάφρος του κάστρου τουλάχιστον τις τελευταίες δύο δεκαετίες χρησιμοποιείται ως χώρος

στάθμευσης και κυκλοφορίας οχημάτων και σίγουρα η κατάστασή της δεν ταιριάζει σε οχυρωματικό έργο διατηρητέου χαρακτήρα. Ωστόσο, οι στοιχειώδεις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης επιβάλουν την αναβολή της άρσης μιας βλάβης που έχει ήδη γίνει προκειμένου να αποφευχθεί μια δεύτερη αβαρία, της οποίας μάλιστα προβλέπεται η βέβαιη άρση στο μέλλον. Εν προκειμένω, δεν εξετάζεται καθόλου το ενδεχόμενο να αναβληθεί για λίγα χρόνια η ανάδειξη της τάφρου του Κάστρου, προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία της προσωρινής οδού ανατολικά του Κάστρου, αλλά προτιμάται να καταστραφεί ακόμη ένα τμήμα της περιμέτρου του Κάστρου το οποίο να διορθωθεί στο μέλλον. Μάλιστα, υποκριτικά παρουσιάζονται έγγραφα της 3ης ΕΒΑ (σελ. 46) στα οποία τονίζεται η άμεση και έμμεση βλάβη του μνημείου από την σημερινή κατάσταση της τάφρου, χωρίς να αναφέρεται παράλληλα το γεγονός ότι η 3η ΕΒΑ έχει εισηγηθεί αρνητικά για τη δημιουργία και της ανατολικής οδού, αλλά και η απόφαση του ΥΠ.ΠΟ. θεωρεί ότι με την δημιουργία της οδού επέρχεται αλλοίωση στο μνημείο για αυτό και την δέχεται μόνο με προσωρινό χαρακτήρα. Είναι προφανής η μεγάλη εξοικονόμηση φυσικών και ανθρώπινων πόρων που προκύπτει σε περίπτωση που επιλεγεί η λύση της αντιδρόμησης της τάφρου καθώς και η αντίθεσή της με τις δεσμεύσεις της Ελλάδας για τήρηση των αρχών της Βιώσιμης Ανάπτυξης.

- 3) Σημαντική και καίρια έλλειψη της ΜΠΕ είναι η απουσία οιασδήποτε αναφοράς σχετικά με τα χρονοδιαγράμματα, τις δεσμεύσεις και τα τεχνικά μέσα της άρσης της οδού, τις θέσεις απόθεσης των χιλιάδων κυβικών μέτρων προϊόντων επίχωσης της οδού τα οποία θα πρέπει να αρθούν, τις επιπτώσεις των παραπάνω ενεργειών στο σύνολο του περιβάλλοντος του νησιού, τον τρόπο επαναδημιουργίας του μικρού τμήματος της ακτής και των πλείστων θεμάτων που σχετίζονται με την δύσκολη διαδικασία της άρσης. Ενώ αποτελεί απαράβατο όρο του ΥΠ.ΠΟ. και σε πολλά σημεία της μελέτης τονίζεται ο προσωρινός χαρακτήρας της οδού, δεν προβλέπεται καμία οικονομική δέσμευση του Δήμου για την άρση της οδού. Παρόμοιες προσωρινές δράσεις στη διεθνή αλλά και στην Ελληνική πρακτική επιτρέπονται μόνο έπειτα από αυστηρές και συγκεκριμένες δεσμεύσεις βάσει εγγυητικών επιστολών.
- 4) Το ρευστότητα του χώρου των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα έχει επιφέρει συνεχείς αλλαγές στην κατάσταση που επικρατεί στο λιμένα της Χίου τα τελευταία 2 χρόνια. Από την περίοδο που εκπονήθηκε η κυκλοφοριακή μελέτη στην οποία βασίζεται η ΜΠΕ τα δεδομένα έχουν αλλάξει εντελώς. Νέα

πλοία έχουν μπει στη γραμμή, επιμερίζοντας τον επιβατικό φόρτο και κατανέμοντας πιο ισόρροπα τη φόρτιση του λιμανιού. Η μελέτη συντάχθηκε την εποχή της μονοπωλιακής εκμετάλλευσης της γραμμής από μια και μόνο ναυτιλιακή εταιρεία με ένα πλοίο την ημέρα, ενώ σήμερα υπάρχουν τρεις εταιρείες με δύο τουλάχιστον πλοία την ημέρα, καθιστώντας την βάση της μελέτης και του προβλήματος ανεπίκαιρη.

- 5) Το ζήτημα της φθοράς του τείχους από τα κύματα που θέτει η ΜΠΕ αποτελεί ψευδοπρόβλημα, μιας και στη φύση αυτού του τείχους είναι η φθορά από θαλάσσια και την αιολική δράση. Η κατάρρευση του τείχους τα προηγούμενα χρόνια έγινε λόγω της παντελούς έλλειψης συντήρησης του τείχους για έναν περίπου αιώνα. Σε μια κοινωνία που λειτουργεί σωστά, μια απλή, οικονομική συντήρηση του τείχους με τοπική αντικατάσταση των πλέον φθαρμένων λίθων ανά 20ετία μπορεί να δώσει εξαιρετικά μεγάλο προσδόκιμο ζωής στο μνημείο.

ecodrasis

From: ecodrasis [ecodrasis@ellinikietairia.gr]
Sent: Τρίτη, 26 Σεπτεμβρίου 2006 2:19 μμ
To: 'sak'; 'sfyp@ellinikietairia.gr'; 'vl@ellinikietairia.gr'; 'kritonasarsenis@yahoo.com'
Cc: 'zoe.psichaki@eletson.com'; 'colycarr@panafonet.gr'
Subject: ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ (ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΛΑΦΡΟΠΑΤΗΤΑ & ΣΚΥΡΙΑΝΟ ΑΛΟΓΑΚΙ)

ΑΓΑΠΗΤΟΙ,

ΘΑ ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΜΕ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΤΕ

1. ΠΟΙΟΣ ΑΣΧΟΛΕΙΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΦΡΟΠΑΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΙΑΝΟ, ΕΑΝ ΙΣΧΥΕΙ Η ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 28/11, ΚΑΙ ΤΙ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΕΙΣ ΕΧΟΥΝ ΓΙΝΕΙ ΠΕΡΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΚΛΕΙΣΤΕΙ ΑΠΟ ΜΕΝΑ
2. ΗΡΘΑΝ ΤΑ ΕΝΤΥΠΑ ΥΙΟΘΕΣΙΑΣ ΤΟΥ ΣΚΥΡΙΑΝΟΥ ΑΛΟΓΟΥ, ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΣΙΑ, ΠΩΣ ΘΑ ΚΑΤΑΧΩΡΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΙ ΥΛΙΚΟ ΘΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΟΣΟΙ ΥΙΟΘΕΤΟΥΝ ΑΛΟΓΑΚΙ?

ΠΕΡΙΜΕΝΩ ΤΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΑΣ.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ,

ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑ!