ED

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

------

Αθήνα, 7 Ιουνίου 2021

**Απάντηση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού Λίνας Μενδώνη σε Επίκαιρη Ερώτηση του βουλευτή του ΚΙΝΑΛ Χάρη Καστανίδη με θέμα «Κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων του σταθμού Βενιζέλου»**

**Πρωτολογία**

κ. Βουλευτά,

Διαπιστώνω, ότι σήμερα καλούμαι, τουλάχιστον με βάση αυτά που γράφετε στο κείμενο της ερώτησής σας και με αυτά που είπατε προηγουμένως, να απαντήσω για το πώς προτίθεμαι, ως Υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού, να χειριστώ μια δικαστική απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου της Χώρας, σχετικά με την απόσπαση ή μη των αρχαιοτήτων στο Σταθμό Βενιζέλου, η οποία όμως ακόμη δεν έχει δημοσιευθεί και πάντως, μέχρι αυτή τη στιγμή που μιλάμε δεν έχει περιέλθει στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού.

Εντούτοις, φαίνεται εσείς να γνωρίζετε όχι μόνο το «δια ταύτα» της απόφασης, δηλαδή ότι αυτή κρίνει υπέρ της προσωρινής απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων, όχι μόνο το ποσοστό πλειοψηφίας-μειοψηφίας, αλλά ακόμη και το σκεπτικό των Δικαστών, ότι δηλαδή αποφάσισαν την απόσπαση των αρχαιοτήτων «*με γνώμονα να ολοκληρωθεί γρήγορα η κατασκευή του σταθμού*».

Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό, με καλείτε να απαντήσω «σε ποιες άμεσες ενέργειες προτίθεμαι να προβώ, προκειμένου να παραμείνουν τα μνημεία στο σταθμό», δηλαδή με ρωτάτε τί προτίθεμαι άμεσα να κάνω, για να αγνοήσω αυτό το οποίο διατάσσει η δικαστική απόφαση του ΣτΕ, που όπως εσείς δηλώνετε διατάσσει προσωρινή απόσπαση.

Καταρχήν επισημαίνω ότι δεν γνωρίζω ούτε τη δικαστική απόφαση και το σκεπτικό της, αλλά ούτε και την πηγή των πληροφοριών σας. Αυτό που παρατηρώ όμως και σημειώνω, είναι ότι ο κορυφαίος δημοκρατικός θεσμός του κοινοβουλευτικού ελέγχου, γίνεται σήμερα βάσει δημοσιευμάτων περί του περιεχομένου της δικαστικής απόφασης σε κάποιες ιστοσελίδες.

Έρχομαι τώρα στην ουσία της υπόθεσης για να πω πολύ σύντομα το ιστορικό, που, λίγο-πολύ, γνωρίζουμε όλοι.

Ο σταθμός «Βενιζέλου» χωροθετείται στη διασταύρωση των σύγχρονων οδών Εγνατίας και Βενιζέλου και καταλαμβάνει όλο το πλάτος του οδοστρώματος της σύγχρονης Εγνατίας Οδού. Στις ανασκαφές εντός του σκάμματος, 6 μέτρα περίπου χαμηλότερα από τη σύγχρονη Εγνατία, αποκαλύφθηκε κεντρικός οδικός άξονας, η “decumanus maximus” των Βυζαντινών. Εκατέρωθεν των μαρμαρόστρωτων και λιθόστρωτων οδικών αξόνων αναπτύσσονται, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους από τον 6ο έως τον 9ο αιώνα μ.Χ., κτήρια ιδιωτικά και δημόσια, μαρτυρίες της πολεοδομικής εξέλιξης της Θεσσαλονίκης,

Με υπουργική απόφαση του 2014, αφού είχαν ενδελεχώς εξεταστεί από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο οι 6 λύσεις που είχαν προταθεί από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το Τεχνικό Επιμελητήριο και την Αττικό Μετρό σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, προτάχθηκε ο συνδυασμός της πρότασης του ΑΠΘ και της Α.Μ., που προέβλεπε την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων και την επανατοποθέτησή τους μετά την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου.

Κατόπιν προσφυγής του τότε Δημάρχου Θεσσαλονίκης, η υπουργική απόφαση προσβλήθηκε ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας και το 2016 εκδόθηκε απόφαση του ΣτΕ που την επικύρωσε. Δεν την ακύρωσε, την επικύρωσε.

Ωστόσο, πριν προλάβει καν να δημοσιευθεί η απόφαση του ΣτΕ, η τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ είχε εκδώσει νέα υπουργική απόφαση, το 2015 με την οποία πάγωσε όλες τις εργασίες και ανέθεσε στο Δήμο Θεσσαλονίκης να υποβάλει αρχιτεκτονική μελέτη για τη διατήρηση των αρχαιοτήτων στη θέση του Σταθμού και μάλιστα ανεξάρτητα από την κατασκευή του σταθμού ή όχι, δηλ. ανεξάρτητα από ένα ζήτημα που το ΣτΕ είχε ήδη αποκλείσει τεχνικά.

Έως το 2019, δηλαδή τέσσερα χρόνια από την ανατροπή που επέφερε ο ΣΥΡΙΖΑ, αυτό που είχε κατατεθεί ήταν μια «πρόταση», μια «ιδέα», περί παραμονής των αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια κατασκευής του σταθμού, η οποία όχι μόνο δεν περιελάμβανε τα συστατικά στοιχεία αυτού που ονομάζει ο νόμος «μελέτη», κατά νόμον μελέτη, αφού δεν είχε καν στατικούς υπολογισμούς, αλλά επιπλέον είχε εκπονηθεί από μια άτυπη ομάδα εργασίας, η οποία δεν υπέγραψε ούτε την πρόταση ούτε τα σχέδια που τη συνόδευαν και τα οποία (πρόταση και σχέδια) παραμένουν έως και σήμερα ανυπόγραφα.

Ανυπόγραφη μελέτη κ. Βουλευτά, σημαίνει ότι κανείς δεν φέρει την ευθύνη της κατασκευασιμότητάς της και της εφαρμοσιμότητάς της, κανείς δεν φέρει την ευθύνη της ασφάλειας των αρχαιοτήτων, κανείς δεν φέρει την ευθύνη ενός εργατικού ατυχήματος κατά την κατασκευή, κανείς δεν φέρει την ευθύνη της ασφάλειας των επιβατών αργότερα.

Ωστόσο, διαβάζω με ενδιαφέρον στην ερώτησή σας, ότι η μέθοδος της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου είναι και δυνατή και ασφαλής και οικονομικότερη, επιπλέον έχει δοκιμαστεί. Επειδή εμείς δεν τα ξέρουμε, υποθέτω ότι θα μας τα πείτε στη δευτερολογία σας.

Στο αδιέξοδο λοιπόν αυτό μπροστά, το 2019 η Αττικό Μετρό υπέβαλε μελέτη τεκμηρίωσης που περιείχε προσωρινή απόσπαση ποσοστού 92% των αρχαιοτήτων και επανατοποθέτηση κάθε μιας από αυτές στην ίδια θέση ακριβώς όπου βρέθηκε. Η μέθοδος αυτή είναι δοκιμασμένη και απόλυτα επιτυχής. Μετά από πολύωρη συζήτηση του ΚΑΣ και θετική γνωμοδότηση αυτού, εκδόθηκε η ΥΑ, επί της οποίας εκκρεμεί -ακόμη εκκρεμεί- η έκδοση της δικαστικής απόφασης, την οποία, εσείς φαίνεται ότι γνωρίζετε, εμείς δε, περιμένουμε να μάθουμε.

**Δευτερολογία**

κ. Βουλευτά,

Δεν θα απαντήσω με τον ίδιο προσβλητικό τρόπο που χρησιμοποιήσατε εσείς. Παρ΄όλα αυτά, θα σας πω δύο σημεία. Δεν παραγνωρίζω ότι γνωρίζετε τις θεσμικές σας αρμοδιότητες, αλλά γνωρίζω και εγώ πάρα πολύ καλά τις δικές μου. Και σε κάθε περίπτωση, δεν είναι θεσμικά ορθό να συζητάμε μία απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου, η οποία δεν έχει ακόμη εκδοθεί.

Δεύτερον, ανήκω σε αυτούς που γράφουν μόνοι τους τα κείμενά τους, παρά το γεγονός ότι έχω πάρα πολύ ικανούς συνεργάτες. Εγώ δεν σας προσέβαλα, εσείς με προσβάλατε. Πάμε λοιπόν να δούμε το Μετρό της Αθήνας, το οποίο γνωρίζω πολύ καλά, ως Γενική Γραμματέας τότε του Υπουργείου Πολιτισμού. Βεβαίως στο Μετρό της Αθήνας διατηρήθηκαν κατά χώρα αρχαιότητες, αποσπάστηκαν όμως και αρχαιότητες για να προστατευτούν. Δεν είναι μονόδρομος τα πράγματα κύριε Βουλευτά. Όπου είναι δυνατή η κατά χώρα παραμονή αρχαιοτήτων, προφανώς προτάσσεται και όπου είναι δυνατή, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Αρχαιολογικού Νόμου, που οφείλουμε να λαμβάνουμε υπόψη, πρωτίστως για την προστασία, αλλά και για το δημόσιο συμφέρον.

Κατά την κρίση λοιπόν του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, που φαίνεται ότι κατά τη γνώμη σας δεν είναι επαρκούς κύρους και γνώσεων οι επιστήμονες, οι οποίοι το αποτελούν -και αυτό προσβλητικό- η προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου για το διάστημα των εργασιών και η επανατοποθέτησή τους αμέσως μετά και ακριβώς στην ίδια θέση που ευρέθησαν αποδεικνύεται ως λύση αναγκαία, κατάλληλη και μόνη. Αναγκαία για την κατασκευή του σταθμού, κατάλληλη για την προστασία των αρχαιοτήτων, οι οποίες απαγορεύεται να τεθούν εν κινδύνω, διότι με οποιαδήποτε άλλη λύση, κατά χώρα παραμονής οι από κάτω εργασίες μπορούν να δημιουργήσουν τέτοιες συνθήκες που να καταστραφούν οι αρχαιότητες. Και μόνη, όπως προκύπτει από το γεγονός ότι εκτός από «*ιδέες*» ευγενικών προθέσεων ανέφικτες κατασκευαστικά και πάντως ανυπόγραφες, ουδεμία μελέτη έχει υποβληθεί στο Υπουργείο Πολιτισμού. Καμία μελέτη. Και μελέτη, η οποία να είναι πλήρης, κατά τις προϋποθέσεις του νόμου, τι σημαίνει μελέτη. Όχι εκθέσεις ιδεών ή απλά σκαριφήματα.

Επί των ισχυρισμών περί εφικτότητας και ασφάλειας της διατήρησης των αρχαιοτήτων κατά χώρα, είπατε κάποια πράγματα, πάλι θεωρητικά. Δεν άκουσα κάτι συγκεκριμένο.

Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι το μοναδικό έργο εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει χρηματοδοτηθεί από 3 Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Έως σήμερα η Ελλάδα έχει εισπράξει συνολικά 637 εκατ. € και το ποσό αυτό μπορεί να ανέλθει κατά μέγιστο στα 852 εκατ. € μέχρι το τέλος του 2023, οπότε και λήγει η περίοδος επιλεξιμότητας του ΕΣΠΑ 2014-2020. Σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης του έργου το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο του 2025 ελλοχεύει ο κίνδυνος επιστροφής του συνόλου των χρημάτων που θα έχει εισπράξει η χώρα έως τον Δεκέμβριο 2023. Αντιλαμβάνεται κανείς λοιπόν, όχι το οικονομικό, αλλά το δημόσιο συμφέρον.

Όλα αυτά, τα οποία είπα και πολύ περισσότερα, ετέθησαν, πλήρως τεκμηριωμένα, στο ΣτΕ και συζητήθηκαν στη συνεδρίαση της 6 Νοεμβρίου 2020, και έκτοτε τελούμε σε αναμονή της σχετικής απόφασης.

Επειδή όμως αναφέρατε ότι εδώ έχουμε μία μοναδική περίπτωση αρχαιοτήτων, οφείλω να σας ενημερώσω κύριε Βουλευτά, ότι αντίστοιχες αρχαιότητες και πολύ σημαντικότερης αξίας ευρέθησαν και στον διπλανό Σταθμό της Βενιζέλου, στον Σταθμό της Αγίας Σοφίας. Με ίδια υλικά, δεν μπορούν να μπουν γιατί επί ΣΥΡΙΖΑ τροποποιήθηκε η μελέτη του σταθμού - αυτό είναι μια άλλη ιστορία, την οποία αντιμετωπίζουμε και θα δούμε. Τα υλικά λοιπόν, είναι τα ίδια, οι αρχαιότητες, σημαντικότερες ενδεχομένως του Βενιζέλου κατά κάποιους ειδικούς, απεσπάσθησαν και προφανώς θα επανατοποθετηθούν με τη φροντίδα του Υπουργείου Πολιτισμού. Αυτά περί υλικών και κινδυνολογίας, τουλάχιστον δεν τεκμηριώνονται.

Όσο για τον μείζονα σε έκταση αρχαιολογικό χώρο, να σας θυμίσω, είμαι σίγουρη ότι το ξέρετε, ότι κατά την κατασκευή του μετρό στο Σύνταγμα και του σταθμού στάθμευσης της Βουλής (ήταν ένας συνδυασμός τότε των δύο έργων) απεσπάσθη και μεταφέρθηκε ένας πολύ μεγάλος χώρος, ο οποίος σήμερα αποτελεί το Αρχαιολογικό Πάρκο στην Πανεπιστημιούπολη και τον χρησιμοποιούν οι φοιτητές της Αρχαιολογίας. Αυτό το λέω μόνο ως προς το μέγεθος για να μην παρεξηγηθώ, γιατί για τις αρχαιότητες οι οποίες θα αποσπασθούν, υπάρχει ήδη μελέτη, εγκεκριμένη από το ΚΑΣ και για την απόφαση και για την επανατοποθέτηση τους.

Από εκεί και πέρα, περί ακεραιότητας του μνημείου, UNESCO κτλ, έχω να σας πω πάρα πολλά παραδείγματα - εσείς λέτε τα μεν, έχω να σας πω πολλά παραδείγματα (δεν μας επιτρέπει ο χρόνος, ευχαρίστως να το κάνουμε κάποια στιγμή) που λένε ακριβώς το αντίθετο. Μνημεία κηρυγμένα και συμπεριλαμβανόμενα στον κατάλογο μνημείων της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς απεσπάσθησαν, τοποθετήθηκαν σε διαφορετική, με μικρή απόσταση, τοποθεσία στην Αίγυπτο και παρέμειναν χαρακτηρισμένα από την UNESCO. Ας μην κινδυνολογούμε λοιπόν κ. βουλευτά. Αν έχει μελέτες κατασκευαστικές απολύτως εφικτές να τις προσκομίσει όποιος έχει. Αλλά τέτοιες μελέτες δεν υπάρχουν ή τουλάχιστον δεν έχουν τεθεί εις γνώση του αρμοδίου Υπουργείου Υποδομών και του Υπουργείου Πολιτισμού. Οι δύο που προαναφέρατε είναι πολύ γνωστές και δεν εξασφαλίζουν την κατασκευασιμότητα.

Ευχαριστώ.