

# ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΚΑΛΩΔΙΑ ΣΕ ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΙ ΝΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟ;

## Εισαγωγή:

Τα γεγονότα που εξελίσσονται σχετικά με τα ηλεκτρικά καλώδια, τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό σε Αιγαίο και Ιόνιο και τις παραβάσεις των Τούρκων στα Δωδεκάνησα, έχουν εκτοπίσει από το επίκεντρο της δημοσιότητας τις ερευνητικές δραστηριότητες για ανακάλυψη υδρογονανθράκων καθώς και τις εξελίξεις γύρω από την πρόοδο του αγωγού EastMed.

Είναι λοιπόν χρήσιμο να εστιάσουμε με το παρόν άρθρο, στις εξελίξεις που έχουν σχέση κυρίως με τα ηλεκτρικά καλώδια, που αναμένεται να ποντισθούν στο Αιγαίο και στην ΝΑ Μεσόγειο, είτε για να εξασφαλίσουν ηλεκτρική ενέργεια κυρίως στα ανατολικά νησιά, είτε για να την μεταφέρουν από την μέση ανατολή και την Αίγυπτο, όπου θα παράγεται εκεί από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ), προς την Δύση.

Αυτήν την στιγμή ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι πιο κάτω περιπτώσεις:

### **1. Ο ηλεκτρικός αγωγός GSI (Great Sea Interconnector)**

Πρόκειται για ένα ειδικό καλώδιο, το οποίο αναμένεται να μεταφέρει ηλεκτρική ενέργεια που θα παράγεται κυρίως από ΑΠΕ από την μέση ανατολή προς την Ευρώπη. Όπως φαίνεται στο σχ.1, που παρουσιάζει την σχεδιαζόμενη υποθαλάσσια πορεία του αγωγού, αυτή διέρχεται από περιοχές που ανήκουν στις ΑΟΖ (Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη) του Ισραήλ, της Κύπρου και της Ελλάδας.

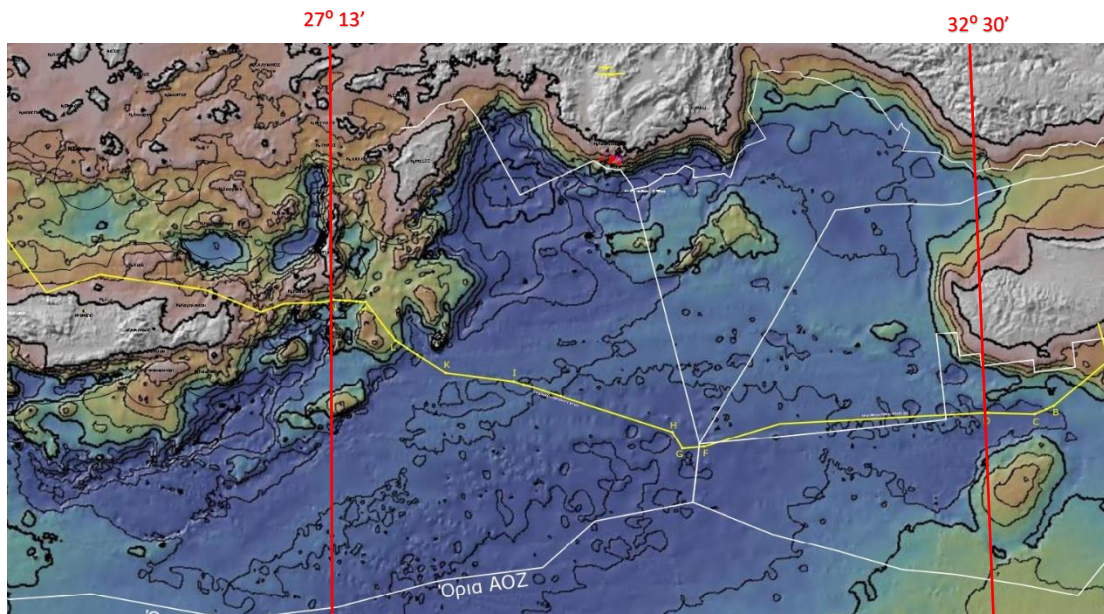


Σχ.1 : Πορεία του αγωγού Great Sea Interconnector (GSI)

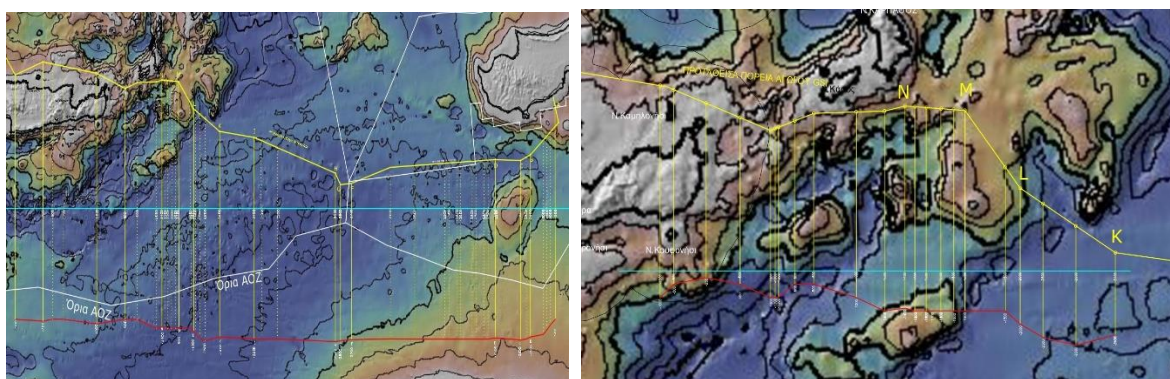
### Τεχνικά στοιχεία<sup>1</sup>

Ο σχεδιαζόμενος αγωγός προβλέπεται να έχει ένα κόστος περίπου 1.9 δισ. €. Το μήκος του αγωγού είναι 1208 χλμ. και η μεταφερόμενη ενέργεια αναμένεται να είναι αρχικά της τάξης των 2.000 MW. Με μια προσεκτική ματιά στην βυθομετρία της περιοχής, διαπιστώνεται ότι ο αγωγός αναμένεται να διέλθει από βάθη μέχρι 2.900 μ. και από την μηκοτομή του (σχ.3 με κόκκινο χρώμα) φαίνονται και οι σχετικές κλίσεις του στην προσέγγιση με την ξηρά στα σημεία προσαιγιάλωσης, στην Κύπρο και στην Κρήτη σχ. 2,3

<sup>1</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Great\\_Sea\\_Interconnector](https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Sea_Interconnector)



Σχ.2 : Πορεία του αγωγού Great Sea Interconnector (GSI) (με κίτρινο χρώμα) με βυθομετρία (ισοβαθείς ανά 500 μ.)



Σχ.3 : Μηκοτομές του αγωγού Great Sea Interconnector (GSI)(με κόκκινο χρώμα).Στην δεξιά εικόνα φαίνεται λεπτομέρεια κατά την προσεγγιση του αγωγού στην Κρήτη (με γαλάζιο χρώμα η επιφάνεια της θάλασσας).

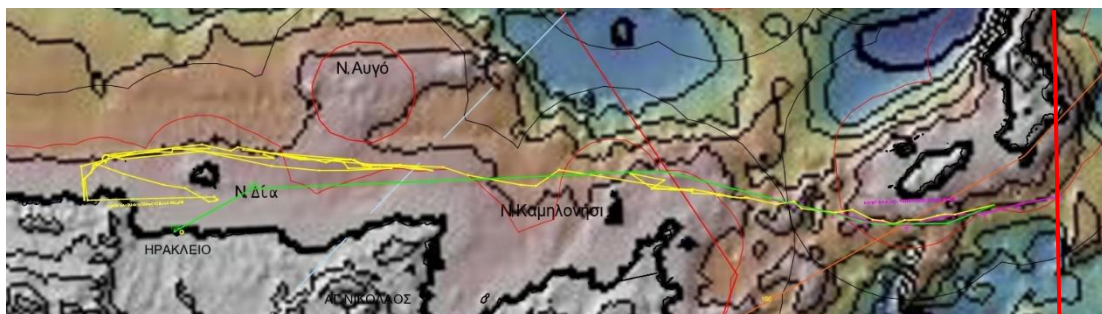
Σαν πρώτο σκέλος των εργασιών στην θαλάσσια διαδρομή ενός υποθαλάσσιου αγωγού, γενικά εκτελείται μια λεπτομερής βυθομετρική αποτύπωση του διαδρόμου εντός του οποίου θα βρεθεί η ιδανική πορεία, η οποία θα εξασφαλίζει συγχρόνως το μικρότερο κόστος με την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια. Οι εργασίες για τον GSI άρχισαν από την περιοχή της Κρήτης την 17/7/24, μέσω του Ιταλικού ερευνητικού σκάφους IEVOLI RELUME. Σε παλαιότερο σχετικό άρθρο μου<sup>2</sup>, ανέφερα αυτές τις πρώτες ενέργειες και τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν με την Τουρκία. Η παρουσία της με πέντε πολεμικά σκάφη και η αμφισβήτηση της κίνησής του μέσα στην Ελληνική ΑΟΖ την οποία θεωρεί δική της, ανάγκασε το σκάφος να μην ολοκληρώσει την εργασία του και να επιστρέψει στο Ηράκλειο.

Σε συνέχεια με βάση διαχρονικές Ελληνικές Navtex, οι εργασίες ξανάρχισαν προοδευτικά, αλλά οι ερευνητικές διαδρομές που εκτελέστηκαν, περιορίστηκαν στην περιοχή της βόρειας Κρήτης μέχρι την Κάσο και μέχρι τον μεσημβρινό των

<sup>2</sup> <https://slpress.gr/ethnika/oi-xartes-pou-deixnoun-tin-elliniki-ipoxorisi-stin-kaso/>

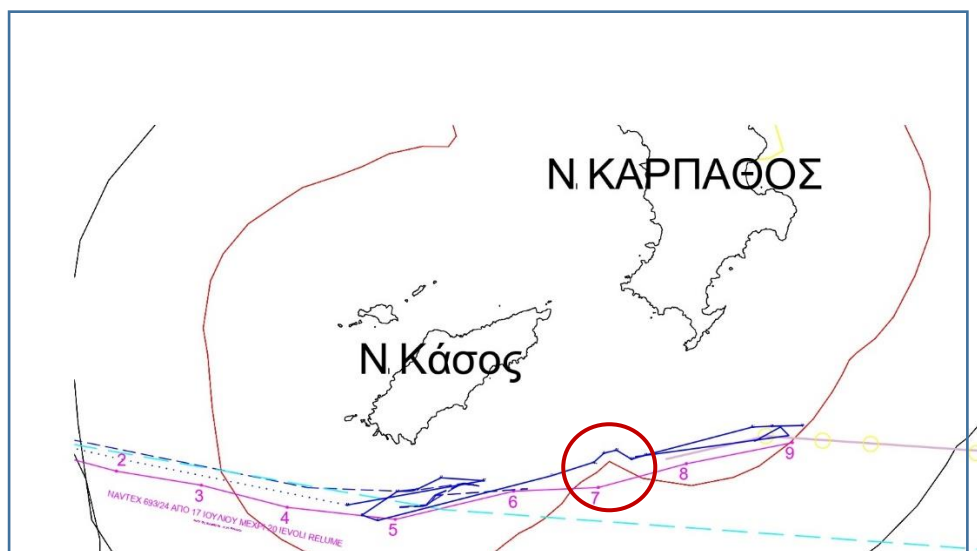
27° 13', δηλαδή σε απόσταση περίπου 188 χλμ. (~ 102 ν.μίλια) από το Ηράκλειο χωρίς μέχρι σήμερα να κινηθεί το σκάφος ανατολικότερα (σχ.4).

27° 13'



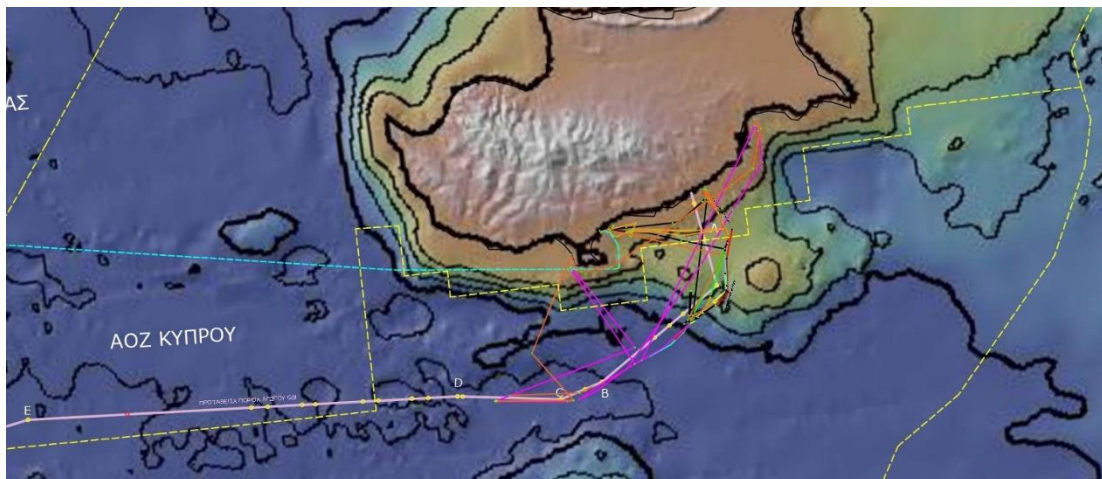
Σχ.4 : Ερευνητικές διαδρομές του σκάφους IEVOLI RELUME

Απο τις αρχές Δεκεμβρίου, και μετά την εκτέλεση διαφόρων ερευνητικών διαδρομών δυτικότερα, το σκάφος άρχισε να κινείται εκ νέου προς τα ανατολικά. Εξετάζοντας προσεκτικά το πιο κάτω σχήμα 5 παρατηρούμε ότι αφ' ενός η κίνηση στις 3/12 (με μπλε χρώμα) πάλι δεν εκτείνεται ανατολικά πέραν από την αιγιαλίτιδα ζώνη της Καρπάθου αλλά αφ'ετέρου εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι στην περιοχή μεταξύ των δύο αιγιαλιτιδων ζωνών της Κάσου και της Καρπάθου, που είχε σημειωθεί το επεισόδιο με τις τουρκικές φρεγάτες, το σκάφος κάνει μια καμπύλη και παρακάμπει να περάσει δια μέσου αυτών των δύο περιοχών όπως όριζε η αρχική Navtex, η οποία ορίζεται στο σχέδιο από τα σημεία ...4,5,6,7,8,9. Η καμπύλη αυτή φαίνεται εντός του κόκκινου κύκλου (πλησίον του σημείου 7). Αυτό δηλώνει ότι το σκάφος έχει πάρει εντολή να μείνει μόνο εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης αφήνοντας πολλά ερωτηματικά.



Σχ.5 : Παρακάμψη του σκάφους IEVOLI RELUME για να μείνει μόνο εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης

Παράλληλα ένα νέο Ιταλικό ερευνητικό σκάφος, το NG WORKER, άρχισε από τις 30/9/24 ερευνητικές εργασίες (κυρίως υποθαλάσσιες αποτυπώσεις και έρευνας βυθού), στην περιοχή της Κύπρου. Από το συνημμένο σχέδιο 6, παρατηρείται ότι μέχρι σήμερα και αυτές οι έρευνες περιορίστηκαν δυτικά της Λεμεσού μέχρι περίπου τον μεσημβρινό των 32° 30' και σε απόσταση περίπου 42 χλμ. (~23 ν.μίλια) από την Λεμεσό (σχ.6).



Σχ.6 : Ερευνητικές διαδρομές του σκάφους NG WORKER (με ροζ χρώμα είναι η προταθείσα διαδρομή και με διακεκομμένη κίτρινη είναι η ΑΟΖ της Κύπρου και το όριο των ερευνητικών θαλασσοτεμαχίων)

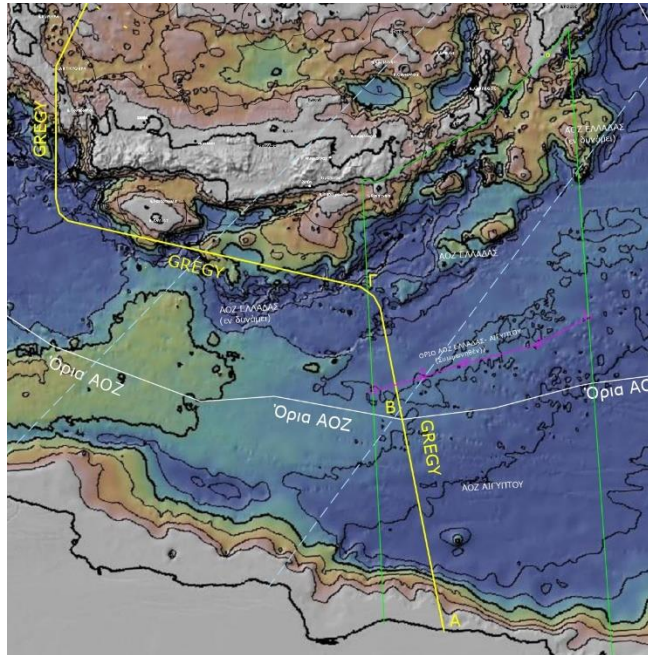
Όπως είναι αντιληπτό, η μεγάλη πρόκληση θα είναι την στιγμή που η έρευνα αποφασισθεί να επεκταθεί ανατολικότερα της Κρήτης και δυτικότερα της Κύπρου, μεταξύ των μεσημβρινών  $27^{\circ} 13'$  και  $32^{\circ} 30'$  (σχ.2), όπου αναμένεται η έντονη αντίδραση της Τουρκίας, δεδομένου ότι μεγάλο μέρος ανήκει στην εν δυνάμει Ελληνική ΑΟΖ, ειδικότερα από το σημείο F και ανατολικά μέχρι το σημείο N. Λόγω μη οριοθέτησης της ΑΟΖ της περιοχής, αυτή είναι αντικείμενο διεκδικήσεων από την Τουρκία. Παράλληλα συνεχίζονται και οι προσπάθειες για την χρηματοδότηση του έργου, αλλά και την όλο και μεγαλύτερη συμμετοχή ισχυρών επενδυτών όπως τα fund Taqa (Αραβικό), DFC (Αμερικάνικο), Meridien (Γαλλικό). Αναμένονται επίσης εξελίξεις από την πιθανή χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με 500 εκατ. €<sup>3</sup>.

## 2. Ο ηλεκτρικός αγωγός GREGY (GReece EGYpt)

Ο αγωγός αυτός βρίσκεται ακόμη στα προκαταρκτικά σχέδια. Αναμένεται να μεταφέρει ηλεκτρική ενέργεια που θα παράγεται ομοίως από ΑΠΕ από την Αίγυπτο προς την Ευρώπη μέσω Κρήτης. Το σχήμα 7 δείχνει την προτεινόμενη διαδρομή<sup>4</sup> η οποία κατά το υποθαλάσσιο μέρος της μέχρι την Κρήτη, ένα τμήμα της ΑΓ βρίσκεται εντός της πρόσφατης οριοθετηθείσης ΑΟΖ της Αιγύπτου και της Ελλάδας που υλοποιείται με τις δύο κάθετες πράσινες γραμμές (εντός της ΑΟΖ Αιγύπτου ΑΒ=182 χλμ. και εντός της ΑΟΖ της Ελλάδας ΒΓ=113 χλμ.) και το υπόλοιπο εντός της Ελληνικής ΑΟΖ. Βέβαια η ανεργμάτιστη και παράνομη πολιτική της Τουρκίας δεν αποκλείεται να φέρει νέα προσκόμματα, λόγω του γεγονότος ότι το τμήμα του ΒΓ βρίσκεται εντός του ανύπαρκτου (null and void) και παράνομου Τουρκολιβυκού μνημονίου (διακεκομμένες άσπρες γραμμές) (σχ.7).

<sup>3</sup> <https://www.liberal.gr/energeia/kalodio-kritis-kyproy-probadisma-ton-gallon-sto-metohiko-shima>

<sup>4</sup> <https://energypress.gr/news/i-ilektriki-diasyndesi-elladas-aigyptoy-gregy-protathike-na-entahtheisti-lista-ergon>



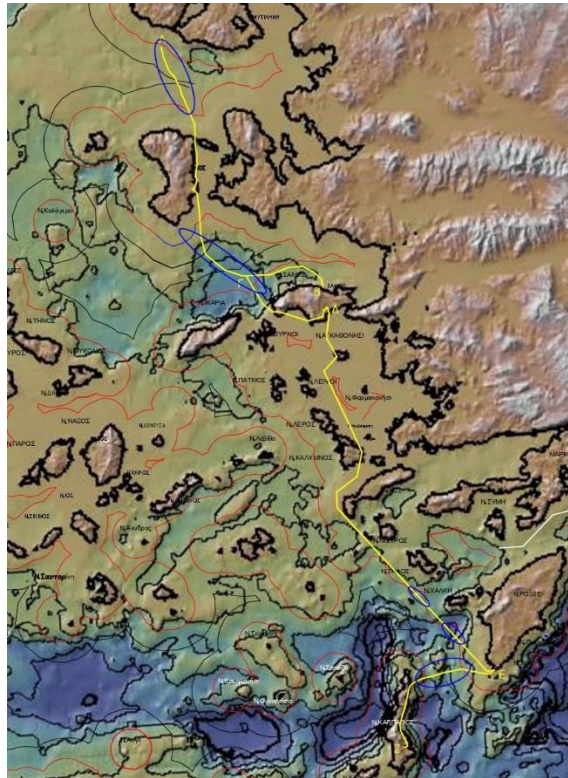
Σχ.7 : Διαδρομή ηλεκτρικού αγωγού GREGY

### Τεχνικά στοιχεία

Το συνολικό μήκος του προβλέπεται να είναι 954 χλμ. Κατά τον αρχικό σχεδιασμό αναμένεται να μεταφέρει ενέργεια 3.000 MW, και είναι εκτιμώμενου προϋπολογισμού 4,2 δισ. €. Εξετάζοντάς την βυθομετρία της περιοχής παρατηρούμε ότι και εδώ παρουσιάζονται σημαντικά βάθη που φθάνουν μέχρι τα 3.000 μ.

### **3. Ο ηλεκτρικός αγωγός διασύνδεσης των νησιών του ανατολικού Αιγαίου.**

Στρατηγικός στόχος της Ελλάδας παραμένει ο εξηλεκτρισμός όλων των νησιών του Αιγαίου και όχι μόνον. Στα πλαίσια αυτά, μετά από σχετική Ελληνική Navtex που εξέδωσε ο σταθμός Λήμνου, ορίσθηκε η αρχική ερευνητική διαδρομή από την Μυτιλήνη μέχρι την Χίο (σχ.8). Βάσει αυτής, από το τέλος Οκτωβρίου μέχρι τις αρχές Νοεμβρίου, το ερευνητικό σκάφος «Αιγαίο» του ΕΛΚΕΘΕ άρχισε μια πρώτη βυθομετρική αποτύπωση κατά μήκος της ορισθείσης διαδρομής και συνέχισε μέχρι την Κάρπαθο με αντίστοιχη Navtex.



Σχ.8 : Διαδρομή ηλεκτρικού αγωγού GREGY (με κίτρινο χρώμα. Με μπλε χρώμα περιοχές της διαδρομής εκτός της Ελληνικής αιγιαλίτιδας).

### Τεχνικά στοιχεία

Στη περίπτωση αυτή υπάρχει διαθέσιμο μόνο το συνολικό μήκος της διαδρομής που είναι 580 χλμ. Αυτό αναλύεται στα τμήματα : Μυτιλήνη - Σάμος AB= 192 χλμ., τοπικό τμήμα Σάμου ΓΔ= 58 χλμ., Σάμος - Ρόδος ΔΕ=246 χλμ. και Ρόδος - Κάρπαθος ΕΖ= 84 χλμ. Τα βάθη είναι μικρά συγκρινόμενα με αυτά της ΝΑ Μεσογείου.

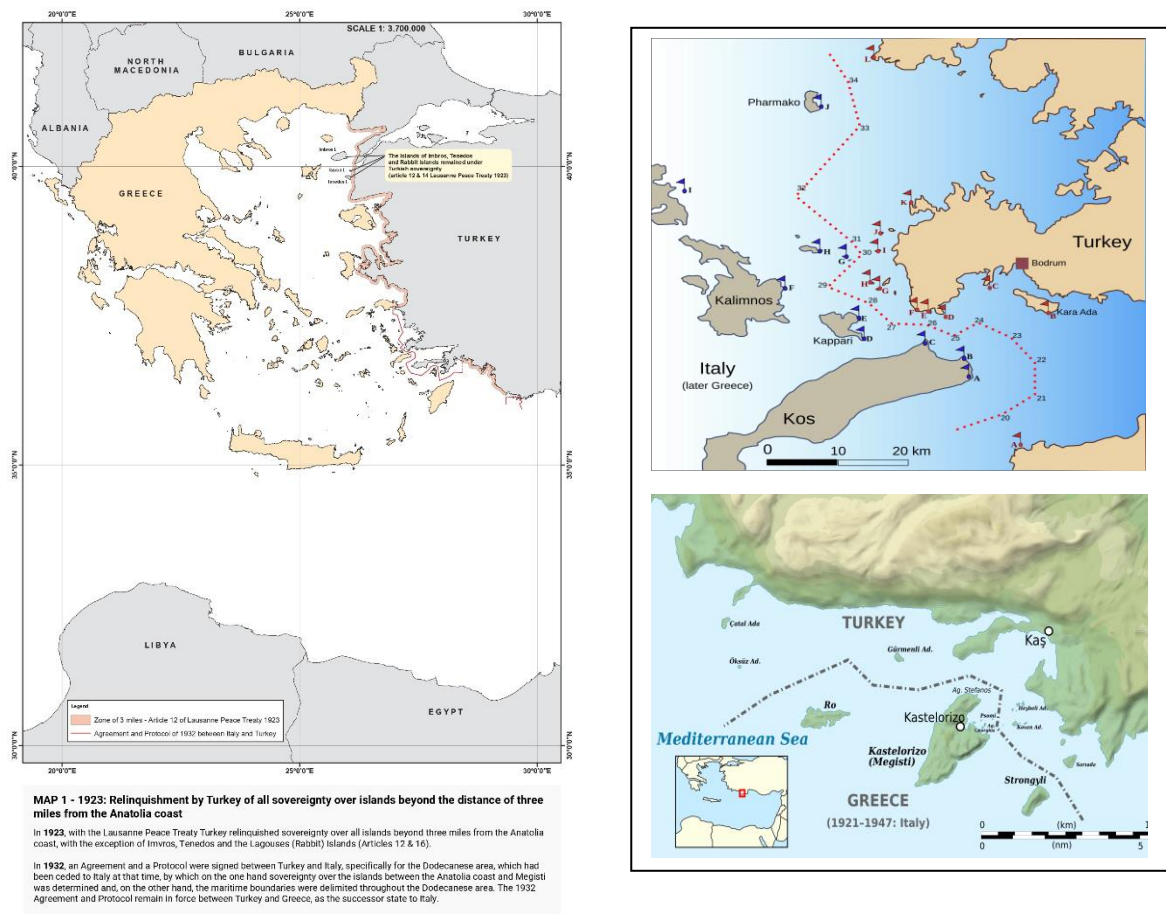
Και σε αυτήν την περίπτωση η Τουρκία εξέδωσε αντίστοιχες αντιναвтex κατά πάγια τακτική, διαμαρτυρούμενη γιατί το σκάφος πέρασε από αμφισβητούμενες θαλάσσιες περιοχές. Στην περίπτωση αυτή αρκέστηκε μόνο στην εξαγγελία των αντιναвтex αποφεύγοντας να κινητοποιήσει πολεμικά σκάφη, όπως στην περίπτωση του ηλεκτρικού καλωδίου Κύπρος-Κρήτη. Αν και δεν ανέφερε τις περιοχές για τις οποίες αναφέρεται, εικάζεται ότι είναι αυτές που φαίνονται στο σχήμα 8.

Αυτές είναι πέντε περιοχές (μέσα σε μπλέ κύκλους) μεταξύ των αιγιαλίτιδων ζωνών Μυτιλήνης-Χίου, Χίου-Σάμου, Τήλου-Χάλκης, πλησίον της Ρόδου και Ρόδου-Καρπάθου οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν ότι ανήκουν στα εν δυνάμει χωρικά ύδατα των 12 ναυτικών μιλίων της Ελλάδας, η γενικότερα στην υφαλοκρηπίδα και ΑΟΖ, ζώνες που ακόμη δεν έχουν ακόμη οριοθετηθεί στη περιοχή.

Στο ίδιο σχήμα (με κίτρινο χρώμα) φαίνεται και η διαδρομή που ακολούθησε το σκάφος "Αιγαίο" βάσει της σχετικής Navtex.

Είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι στην περιοχή αυτή, ισχύει η οριοθετική γραμμή που έχει συμφωνηθεί μεταξύ Ιταλίας και Τουρκίας με την συμφωνία της 4ης Ιανουαρίου

1932 αλλά και του πρωτοκόλλου που την συνοδεύει του Δεκεμβρίου του 1932<sup>5</sup> και συγκεκριμένα από την Σάμο μέχρι το Καστελόριζο<sup>6</sup>. Τα δεδομένα της συμφωνίας αυτής ισχύουν και κατά την μεταβίβαση των νησιών αυτών στην Ελλάδα, βάσει της Συνθήκης της Λοζάνης του 1923. (Σχ.9). Η κίνηση του σκάφους σεβάστηκε αυτήν την οριοθέτηση καθόλο το μήκος της ερευνητικής διαδρομής του.



Σχ.9 : Οριοθετικές γραμμές στην συμφωνία του 1932 μεταξύ Ιταλίας και Τουρκίας.

Η αντίδραση της Τουρκίας βέβαια είναι συνεπής με την πρωτοφανή θεωρία της ότι τα νησιά δεν έχουν δική τους υφαλοκρηπίδα, ή ότι η αιγιαλίτιδα της Ελλάδας είναι 6 μίλια και οιαδήποτε προσπάθεια επέκτασής της αποτελεί αιτία πολέμου κλπ.

Η διαδρομή αυτή και μερικά τμήματά της σαρώθηκε αρκετές φορές από το ερευνητικό σκάφος, ώστε να αποκτηθούν ακριβέστερα στοιχεία για τη εκλογή της τελικής διαδρομής.

## Διαπιστώσεις/Σκέψεις /Συμπεράσματα:

Εκ των τριών προαναφερθέντων έργων, αυτό που έχει ιδιαίτερη γεωπολιτική αξία είναι χωρίς αμφιβολία το έργο του ηλεκτρικού αγωγού Ισραήλ-Κύπρου-Ελλάδας (GSI). Παρατηρούνται τα εξής:

1. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ), έλαβε θετική στάση ως προς τη χρηματοδότηση ύψους 500 εκατ.€ του έργου. Παράλληλα ο απερχόμενος υφυπουργός Εξωτερικών των ΗΠΑ, αρμόδιος για θέματα ενέργειας Τζέφρι Πάιατ επανέλαβε την στήριξή του, τονίζοντας την μεγάλη σημασία του κυρίως για την προβλεπόμενη σύνδεσή του με το δίκτυο ENSTO-E7<sup>8</sup>.
2. Μετά από πολλές αντιδικίες μεταξύ του Ανεξάρτητου Διαχειριστή Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας ΑΔΜΗΕ της Ελλάδας και του Διαχειριστή Συστήματος Μεταφοράς της Κύπρου (ΔΣΜΚ) για την ανάληψη της αναλογίας κόστους χρηματοδότησης και της ανάληψης του ρίσκου, φαίνεται ότι προκύπτει μια συνεννόηση που βοηθά στην προώθηση των εργασιών<sup>9</sup>.
3. Οι μέχρι τώρα έρευνες βυθού με τα δύο διατιθέμενα Ιταλικά σκάφη δεν έχουν επεκταθεί πέραν μερικών μιλίων από το λιμάνι του Ηρακλείου και της Λεμεσού. Όσο και αν αυτά δικαιολογούν εργασίες στα σημεία προσαιγιάλωσης, δίνουν την εντύπωση καθυστερήσεων για την κύρια βυθομέτρηση του αγωγού, που είναι μεταξύ των μεσημβρινών 27° 13' και 32°30'(σχ.2) εκτός των αιγιαλίτιδων ζωνών Ελλάδας και Κύπρου και βρίσκονται μέσα στις περιοχές της ΑΟΖ Κύπρου και της δυνητικής ΑΟΖ της Ελλάδας. Στην περιοχή αυτή προβάλλει ως γνωστόν δικαιώματα η Τουρκία.
4. Η αδικαιολόγητου μεγέθους αντίδραση της Τουρκίας με την αποστολή πέντε πολεμικών σκαφών εντός της Ελληνικής ΑΟΖ (αλλά και του Τουρκολιβυκού μνημονίου), την περίοδο που το σκάφος κινήθηκε εκτός της αιγιαλίτιδας ζώνης της Κάσου και της Καρπάθου, είναι μια πρώτη προειδοποίηση αναμενόμενων μελλοντικών ενεργειών για την περίπτωση που τα σκάφη πλεύσουν εντός της ευρύτερης περιοχής.
5. Την σθεναρή υποστήριξη του έργου και από τις δύο κυβερνήσεις (Ελλάδας και Κύπρου) που παρά τις αντιξοότητες δηλώνουν την πρόθεσή τους για την ολοκλήρωση.

Έχοντας κατά νου τα ανωτέρω λεχθέντα, προκύπτει ότι η εξέλιξη των εργασιών αυτών σήμερα, αποτελεί την μεγαλύτερη πρόκληση των τελευταίων χρόνων.

Η σχεδίαση τους πρέπει να είναι στρατηγική.

Στην αναμενόμενη κίνηση του Τουρκικού στόλου, όταν τα ερευνητικά σκάφη κινηθούν στην περιοχή της ΑΟΖ, πρέπει να υπάρχει σαν άμεση απάντηση μια ανάπτυξη εκ μέρους της Ελλάδας αντίστοιχης ισχύος δύναμης, που θα αντιπαραταχθεί στην περιοχή. Στην κλιμάκωση που οπωσδήποτε θα

<sup>7</sup> <https://energypress.gr/news/se-kalo-dromo-i-hrimatodotisi-me-500-ekat-eyro-apo-tin-etep-gia-kalodio-elladas-kyproy-roadmap>

<sup>8</sup> <https://www.energygame.gr/politiki/427774/paiat-epanelave-ti-stiriksi-se-gsi-kai-katheto-diadromo/>

<sup>9</sup> <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/article/2024/9/2/793827/elektrike-diasundese-ta-briskoun-gia-ten-anaktese-tou-kostous-kataskeues/>



προχωρήσει η Τουρκία, πρέπει σε συνεργασία με τους συμμάχους, να υπάρξει ακόμη μεγαλύτερης σπουδαιότητας αποτρεπτική κίνηση.

Εάν η κλιμάκωση γίνει σοβαρότερη, δεν αποκλείεται η παρέμβαση τρίτων που θα μας οδηγήσουν σε τραπέζι συζητήσεων, κάτι που σφόδρα αναζητεί η γειτονική χώρα.

Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να υπάρχει σχέδιο αντιμετώπισης των απαιτήσεων που θα τεθούν, οι οποίες δεν αποκλείεται να υποστηριχθούν και από άλλες δυνάμεις επ'ωφελεία δήθεν «ήρεμων νερών».

Η απόφαση εμπλοκής σε συζητήσεις απαιτεί μεγάλη περίσκεψη.

Με την πείρα που σήμερα έχουμε αποκτήσει από τις συζητήσεις για τα ΜΟΕ Ελλάδας –Τουρκίας τα οποία πρόσφατα τερματίστηκαν, γιατί όπως ελέγχθη κάθε φορά οι απαιτήσεις του αναθεωρητικού γείτονα μεγάλωναν, ή της αντίστοιχης με τις συζητήσεις για την Κύπρο, όπου μετά από 50 χρόνια ακόμη συνεχίζονται, αλλά πάντα με χειρότερη αφετηρία, θα δημιουργήσει μια αλυσιτελή διαδικασία από την οποία δύσκολα θα υπάρξει ωφέλεια.

Μια ισχυρή και λελογισμένη αντίδραση εκ μέρους μας με βάση μια τολμηρή νέα πολιτική, που θα αναγκάσει σε υποχωρήσεις την Τουρκία από τις παράλογες και παράνομες απαιτήσεις της, θα καθορίσει το μέλλον των σχέσεων μας αλλά θα θεμελιώσει το ισχυρό μας αποτύπωμα στην περιοχή.

Μια ακόμη υποχώρηση, που μπορεί να ανατρέψει τον σχεδιασμό και την ακύρωση του έργου, θα επιβεβαιώσει με τον πιο ισχυρό τρόπο ότι όλη η ΝΑ Μεσόγειος είναι υπό την επιτροπεία της Τουρκίας και τίποτα δεν μπορεί στο μέλλον να γίνει χωρίς την άδειά της.

Η ώρα της Εθνικής ευθύνης και συσπείρωσης είναι τώρα.

Η γεωπολιτική αξία αυτού του έργου και οι πιθανές επιπτώσεις από μια πιθανή ακύρωση του, φαντάζουν μικρές, μπροστά στο διακύβευμα να αμφισβητηθούν εκ νέου με οδυνηρό τρόπο τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας και πιθανόν η κυριαρχία, που ναρκοθετούν την ανεξαρτησία της και υπονομεύουν το μέλλον των επόμενων γενεών.

Λεόντιος Κ. Πορτοκαλάκης  
Τοπογράφος Μηχ., M.Sc.  
Μέλος του ΔΣ του ΕΛΙΣΜΕ

Αθήνα 4/12/2024