



Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ

ΑΠΟ, ΣΠΟΝΤΑ

••• Αποκαλυπτικός ήταν ο Γιάννης Βαρουφάκης, σε συνέντευξη που έδωσε στην ιστοσελίδα *Aibens Live* • «Ανίκανο ανθρώπινο, αστοιχείωτο από πλευράς οικονομικών» χαρακτήρισε τον υπουργό Οικονομικών της Γερμανίας Βόλφγκανγκ Σόιμπλε • Είπε κι άλλα • «Αυτοί είναι οι μόνοι σοβαροί άνθρωποι εκεί πέρα» ανέφερε μιλώντας για τον Πολ Τόμσον και την Ντέλα Βελκουλέσκου, τους εκπροσώπους του ΔΝΤ • Με τους Αμερικανούς είναι ο Βαρουφάκης, η θα έλεγε; • Αλλά και να χαρακτηρίζει «ανίκανο ανθρώπινο» και «αστοιχείωτο» τον Σόιμπλε και «εσθραυδείς» τους Τόμσον και Βελκουλέσκου, πώς ήταν δυνατόν να το ανεχθεί αυτό ο Σόιμπλε; • Αδύνατον εξ ορισμού • Γι' αυτό μίσησε χωρίς όρια τον Βαρουφάκη και δεν μπορούσε να το ανεχθεί με τίποτα.

••• «Η συμφωνία με τον Τσίπρα ήταν ότι κεκλεισμένων των θυρών θα τους απειλούμε (α.α. με έξοδο από το ευρώ), όπως και έκανα» αποκάλυψε ο Βαρουφάκης • «Δεν υπήρχε λόγος να βγούμε έξω στον κόσμο να το πούμε αυτό» πρόσθεσε • «Γιατί με το που το λες, βγαίνει. Γιατί κλείνουν οι τράπεζες, γίνεται χαμός», τόνισε.

••• Συνέχισε ακάθεκτος ο Βαρουφάκης • «Η Ελλάδα αυτή τη

στιγμή δεν είναι βιώσιμη. Θα έχουμε πολύ κακές αρνητικές εξελίξεις», υπογράμμισε και εξήγησε τι εννοεί • «Τα 6 δισεκατομμύρια ευρώ νέων περικοπών σε συνδυασμό με την πλήρη κατάρρευση του τραπεζικού συστήματος» είπε ο Βαρουφάκης..

• «ούτε δικάρα δεν θα δώσουν οι τράπεζες σε νεότευκτες εταιρίες (start-ups) και αυτό σίγουρα θα οδηγήσει σε ένα νέο κύμα θυμού», κατέληξε.

••• Μύλος γίνεται με τους λογαριασμούς της ΕΥΔΑΠ

• Σκοπώνονται τα ΕΛΤΑ με την ACS ποιος θα μοιράζει τους λογαριασμούς

• Τα ΕΛΤΑ είχαν καταθέσει προφορά το 2013 για τα έτη 2013 και 2014 ύψους 8 εκατομμυρίων ευρώ • Ήταν 2 εκατομμύρια λιγότερα από εκείνα της ACS • Τα ΕΛΤΑ κοστολόγησαν 0,396 ευρώ την επίδοση κάθε επιστολής • Η ACS είχε κοστολογήσει αρχικά 0,45 ευρώ για κάθε λογαριασμό • Έπειτα έπεσε στα 0,40 ευρώ • Η διαφορά των δύο προφορών περιορίστηκε στα... 4 χιλιοστά (!!!) του ευρώ.

••• Εκεί παρενέβη και αποφάσισε το Ελεγκτικό Συνέδριο • «Είναι φύση αδύνατου για τα ΕΛΤΑ να παρέκτον υπηρεσίες απλό ταχυδρομείου με τόσο χαμηλό τιμολόγιο» απεφάνθησαν • «Θα αποφέρει μεγάλη οικονομική ζημία σε αυτά» πρόσθεσαν • Και έτσι έδωσαν τη δουλειά στην ACS! • Η αποία προφανώς με 4 χιλιοστά του ευρώ φτηνότερα δεν θα έχει ζημιά • Τι να πει κανείς



ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

THE MYPANAKIS

Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Θεσσαλονίκης / Κυριακάτικη

Ημερομηνία: Κυριακή, 15-05-2016

Σελίδα: 2

Μέγεθος: 17 cm²

Μέση κυκλοφορία: 7650

Επικοινωνία εντύπου: 2310 521621, 560000

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



ΣΑΝ ΣΗΜΕΡΑ

1918 Η ταχυδρομική υπηρεσία των ΗΠΑ αρχίζει τις πρώτες μεταφορές γραμμάτων αεροπορικάς, ανάμεσα στη Νέα Υόρκη, τη Φιλαδέλφεια και την Ουάσιγκτον.

Λέξη κλειδί: TAX ΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ



Η Ελλάδα δεν χρειάζεται περισσότερα ταξί, απλά περισσότερους πελάτες

«Να γίνει η τιμή του ταξί πιο προσιτή στον καταναλωτή»

Το Taxibeat γιορτάζει 5 χρόνια λειτουργίας και ο συνιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας, **Νίκος Δρανδάκης**, μιλάει για τα προβλήματα εντός των τειχών, αλλά και την επέκταση σε τρεις νέες αγορές

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΒΕΛΕΣΙΩΤΗ
 avelesioti@e-typos.com

Την ανάγκη μείωσης των κομίστρων των ταξί, για να «βιολογιστεί» ο κλάδος ενάντια σε... επιθέσεις από εξωτερικούς παίκτες, τονίζει ο **Νίκος Δρανδάκης**, «φοκίζοντας», παράλληλα, το ενδεχόμενο ανοηγήματος του επαγγέλματος. «Η Ελλάδα δεν χρειάζεται περισσότερα ταξί, αλλά περισσότερους πελάτες. Ένα πράγμα που εμποδίζει σήμερα τον πελάτη να χρησιμοποιήσει το ταξί για τη μετακίνησή του είναι η τιμή. Εκεί θα πρέπει να υπάρξει μια συνεννόηση από τις συνδικαλιστικές αρχές και την κυβέρνηση», επισημαίνει σε συνέντευξη του στον **Ελεύθερο Τύπο** της Κυριακής ο συνιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος του Taxibeat, προειδοποιώντας ότι ο κλάδος είναι ευάλωτος σε μια πιθανή... επίθεση.

«Εάν μια ξένη εταιρία, από την Κωνσταντινούπολη, για παράδειγμα, αποφασίσει να ριζήσει τα κεφάλαια και τους πόρους της στην Ελλάδα, η αγορά δεν θα μπορέσει να βγάλει στους δρόμους ιδιωτικά αυτοκίνητα με πολύ χαμηλές τιμές. Επομένως, πρέπει τώρα το ταξί να γίνει πιο προσιτό, έτσι ώστε να μην είναι ευάλωτο σε διεθνείς παίκτες, που θα μπορούσαν να επιβάλουν μια δική τους πολιτική». Σύμφωνα με τον ίδιο, το γεγονός ότι η Uber δεν έχει ακόμη προβεί στο σύνθημα για την ίδια... πόλεμο τιμών εδράζεται στο ότι η χώρα μας αποτελεί τη μικρότερη από τις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται.

«Για' όλα αυτά, τη βλέπεις ότι το "παλεύει", προσθέτει ο κ. Δρανδάκης.

Πεισιθισιο του ίδιου είναι ότι μια ενδεχόμενη μείωση των τιμών θα ωφελήσει και τους ίδιους τους επαγγελματίες του χώρου. «Αυτά τη στιγμή ένας ταξιτζής παίρνει μια συγκεκριμένη ταρifa, με πολύ λίγους πελάτες. Εάν πάρει μια ταρifa μειωμένη, αλλά με διπλάσιους πελάτες, αλλάζουν αισθητά τα μεγέθη και αυτός πρέπει να είναι ο στόχος», σημειώνει χαρακτηριστικά και καταλήγει: «Στόχος είναι η μετακίνηση να γίνει πιο φθηνή επίσημα. Στο πλαίσιο αυτό ενδέχεται μετά το καλοκαίρι να δούμε μια ατζέντα από κοινού με τους ισθύνοντες -κυβερνητικούς και μη- προκειμένου να πάει ο κλάδος μπροστά, πριν εισέλθουν στην εγκύρια αγορά εταιρίες οι οποίες θα επιβάλουν de facto μια κατάστασι».

Γενέθλια

Με την επέκταση σε τρεις νέες αγορές -μία εντός και δύο εκτός των τειχών- «γιορτάσει» η ομάδα του Taxibeat τα πέντε χρόνια λειτουργίας του. «Το καλοκαίρι θα ανοίξουμε γραφείο στη Θεσσαλονίκη, στην οποία ήδη διαθέτουμε ένα στόλο γύρω στα 150 με 200 ταξί. Πάμε εκεί με κάποια καθυστέρηση, ίσως γιατί είχαμε ριζήσει όλο το βέρος, την προσοχή και την προσπάθειά μας στις ξένες αγορές. Και έχουμε και έναν κανόνα: Οι ανοίγουμε γραφείο σε μια αγορά που έχει τουλάχιστον 10.000 ταξί. Η Θεσσαλονίκη είναι πολύ μικρή, αφού διαθέτει περί τα

2.000 με 2.500 ταξί», αναφέρει ο κ. Δρανδάκης.

Την ίδια στιγμή, μετά τη λήξη, που το Taxibeat οδεύει προς ολοκληρωτικά στο να αναδειχθεί σε Νο1 παίκτη, η εταιρία επεκτείνεται και σε δύο ακόμη πόλεις του Περού, το Cusco και την Arequipa. Σε μια αγορά 10 εκατομμυρίων κατοίκων, με περίπου 200.000 ταξί, το Taxibeat αποτελεί πλέον τη δεύτερη δημοφιλέστερη εφαρμογή, έχοντας αφήσει κατά πολύ πίσω του το ισπανικό Cabify, που προσφάτως έλαβε μια γενναία χρηματοδότηση, ύψους 120 εκατ. δολαρίων.

«Εμείς έχουμε 11.000 οδηγούς και το Cabify 500. Την απόσταση αυτή δεν μπορεί να την αγοράσει με καμία χρηματοδότηση», επισημαίνει ο κ. Δρανδάκης, εξηγώντας ότι πλέον η εταιρία του αντιμετωπίζει τον πόλεμο τιμών με πόλεμο τιμών, έχοντας τοποθετήσει δική της ταξiμετρο και προσθέτοντας στο δίκτυό της περίπου 80 νέους οδηγούς κάθε ημέρα.

Όσον αφορά στο μέλλον, ο κ. Δρανδάκης αποκαλύπτει ότι «κοιτά» προς χώρες της Νότιας Αμερικής, όπως Αργεντινή, Χιλή και Ουρουγουάη, που, αφενός, είναι μεγάλες και, αφετέρου, δεν έχουν έντονο ανταγωνισμό και είναι έτοιμες να δεχτούν την ελληνική εφαρμογή. «Από την άλλη, υπάρχει και το ευρωπαϊκό κομμάτι. Μια καλή υποψήφια είναι η Τουρκία, ενώ το ενδιαφέρον μας στρέφεται τόσο προς Ιταλία όσο και προς Ισπανία, με τις οποίες έχουμε κοινή κουλτούρα, χωρίς, ωστόσο, να έχουμε πάρει κάποια απόφαση», τονίζει. ■

Η αποχώρηση από Βραζιλία και το εγχώριο «κυνήγι»

ΣΤΑ ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ λειτουργίας του το Taxibeat «μετρά» αρκετές αποχωρήσεις από αγορές (Παρίσι, Βουκουρέστι, Οάλο και Μεξικό), με τελευταία αυτή της Βραζιλίας. «Στο ξεκίνημά μας δεν αναζητήσαμε μεγάλα κεφάλαια. Δεν προσπαθήσαμε, δηλαδή, να αναπτύξω την εταιρία, βασισμένους στο χρήμα. Προτίμησα να προωθήσω την εταιρική κουλτούρα, να "κτίσω" το προϊόν σε μια πιο αργή βάση. Αυτό μπορεί να μη μας επέτρεψε να ανταποκριθούμε στη Βραζιλία, από την άλλη, όμως, ευθύνεται για το γεγονός ότι σήμερα είμαστε κερδοφόροι», σχολιάζει σχετικά ο επικεφαλής του Taxibeat και συνεχίζει: «Την ίδια ώρα, δηλαδή, που εμείς "τρέχουμε" με ανάπτυξη 180% ετησίως, οι ανταγωνιστές μας στη Βραζιλία βλέπουν τα νούμερά τους να πέφτουν, ενώ συζητούν ακόμη και το ενδεχόμενο της συγχώνευσης».

Όσον αφορά στον εγχώριο «πόλεμο», ο κ. Δρανδάκης τονίζει ότι «από τη στιγμή που μπήκαμε σε ένα χώρο ως αουσιότιντερ, ξέραμε ότι αυτοί που ήταν ήδη μέσα θα αντιδρούσαν». Για του λόγου το αληθές, πήρουν υπήρξε καταγγελία στην επιτροπή τηλεπικοινωνιών από εταιρία coveias για την υπηρεσία Taxibeat Boxi. Σκοπός της είναι η μεταφορά αντικειμένων μέσα στην πόλη, είτε από οδηγούς ταξί είτε από ιδιώτες με δίκυκλο. «Δεν εκδόθηκε κάποια απόφαση, η οποία να μας ζητά να αποδοθεί ή να σταματήσουμε τη λειτουργία μας. Συνεπώς, θεωρούμε ότι λειτουργούμε μια κορά και, μάλιστα, με τη... βούλα της επιτροπής», καταλήγει ο κ. Δρανδάκης. ■

ΤΟ TAXIBEAT ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

800
 ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΚΑΙ ΠΑΝΩ
 ΟΙ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ
 ΧΡΗΣΤΕΣ

15.000
 ΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ
 ΟΔΗΓΟΙ

80
 ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ
 ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ

**ΤΙ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ Η ΤΕΛΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ**

Υπό ελληνικό έλεγχο το νέο Ταμείο Αξιοποίησης της Δημόσιας Περιουσίας

ΡΕΠΟΡΤΑΖ: ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΓΟΥΡΙΔΗΣ,
ΦΟΙΒΟΣ ΚΛΑΥΔΙΑΝΟΣ

» **Υπό ελληνικά** κυριαρχία θα τελειοποιηθεί το νέο Ταμείο Αξιοποίησης της Δημόσιας Περιουσίας, βάσει των όσων συμφωνήθηκαν μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και των θεσμών. Το ζήτημα του Ταμείου -και ιδιαίτερα το κεφάλαιο των ιδιωτικοποιήσεων- αποτέλεσε σημαντικό σημείο τριβής των δύο πλευρών, με την τελική συμφωνία να περιλαμβάνει 19 πωλήσεις μετοχικών πακέτων εταιρειών του Δημοσίου. Ωστόσο, το κράτος εξακολουθεί να διατηρεί τον έλεγχο στις περισσότερες επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας, π.χ. ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ, ΕΥΑΘ, καθώς ορισμένα από τα πακέτα που θα πωληθούν είναι μειοψηφικά. Στο Ταμείο δε θα περιλαμβάνονται γενικά περιουσιακά στοιχεία προς ιδιωτικοποίηση, καθώς το μεγαλύτερο μέρος αυτών που θα μεταφέρονται θα αναπτύσσεται με σκοπό την αύξηση της αξίας τους και των εσόδων του κράτους από αυτά.

**Σε ελληνικά «χέρια»
ο έλεγχος του Ταμείου**

Όπως αναφέρουν κυβερνητικά στελέχη, «το νέο Ταμείο δεν είναι Ταμείο ιδιωτικοποιήσεων, καθώς ο σκοπός και η αποστολή του είναι τε-

**Ποιες είναι οι 19
αποκρατικοποιήσεις.
Υπό δημόσιο έλεγχο
ενέργεια και νερό**

λείως διαφορετικά από αυτά του ΤΑΙ-ΠΕΔ». Σύμφωνα με αυτά, σκοπός του Ταμείου είναι να συγκεντρώσει κάτω από έναν ενιαίο φορέα περιουσιακά στοιχεία που ανήκουν στο Δημόσιο για την καλύτερη διαχείρισή τους, μέσω της οποίας θα επιτυγχάνει την αποτελεσματική χρήση και αύξηση εσόδων από την εκμετάλλευσή τους, την αποπληρωμή του χρέους και την πραγματοποίηση επενδύσεων.

Αξίζει να σημειωθεί πως μοναδικός μέτοχος και ιδιοκτήτης των περιουσιακών στοιχείων που θα μεταφερθούν στο Ταμείο παραμένει το Ελληνικό Δημόσιο που εκπροσωπείται από τον υπουργό Οικονομικών.

**Άλλο Εποπτικό... άλλο
Διοικητικό Συμβούλιο**

Σύμφωνα με την απόφαση της συνόδου κορυφής του Ιουλίου, οι ευρωπαϊκοί θεσμοί συμμετέχουν στην εποπτεία της λειτουργίας του Ταμείου. Η εποπτεία ασκείται από ένα πενταμελές Εποπτικό Συμβούλιο (Supervisory Board), η πλειονότητα του οποίου καθορίζεται από την ελληνική κυβέρνηση (3/5). Ο επικεφαλής του Εποπτικού Συμβουλίου δεν είναι ο πρόεδρος του Ταμείου. Δεν έχει εκτελεστικές αρμοδιότητες και είναι υπεύθυνος, όπως και τα υπόλοι-



Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ

πα μέλη του, για τη συνολικά ορθή λειτουργία και εκπλήρωση του σκοπού του Ταμείου, την τήρηση του καταστατικού, την αποτελεσματικότητα και την ακεραιότητά του.

Σύμφωνα με πληροφορίες της «Αυγής», το Διοικητικό Συμβούλιο του Ταμείου θα οριστεί από το Εποπτικό Συμβούλιο μέσα από μια διαφανή διαδικασία επιλογής. Για την επιλογή του διευθύνοντος συμβούλου, το Εποπτικό Συμβούλιο θα συνεργαστεί με τον υπουργό Οικονομικών (ως μοναδικό μέτοχο) τόσο στην αρχή της διαδικασίας, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του προσώπου που είναι κατάλληλο για τη θέση, όσο και -στο τέλος της διαδικασίας- όταν θα γίνει η τελική επιλογή από τη λίστα των επικρατούντων υποψηφίων.

Θυγατρική του νέου Ταμείου το ΤΑΙΠΕΔ

Όσον αφορά το ΤΑΙΠΕΔ, στη διοίκηση του οποίου καταλογίζονται ευθύνες από στελέχη της κυβέρνησης για την αύξηση του αριθμού των αποκρατικοποιήσεων από 9 σε 19, αυτό θα λειτουργήσει ως θυγατρική εντός του Ταμείου μόνο για το διάστημα που θα διαρκέσει η εκπλήρωση του συγκεκριμένου σκοπού του, όπως αυτός καθορίζεται στο πρόσφατο Asset Development Plan. Τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία του θα μεταφερθούν στο Ταμείο για διαχείριση και όχι ιδιωτικοποίηση.

Σε περίπτωση που τα διοικητικά όργανα του Ταμείου κρίνουν, σε βάθος χρόνου, ότι πρέπει να γίνει ιδιωτικοποίηση ενός σημαντικού

περιουσιακού στοιχείου, είναι υποχρεωμένα να υποβάλουν την πρότασή τους στον μέτοχο (υπουργό Οικονομικών). Η ιδιωτικοποίηση μπορεί να προχωρήσει μόνο με την έγκρισή του.

Η λίστα των 19 αποκρατικοποιήσεων

Στις ήδη γνωστές 9 αποκρατικοποιήσεις (Περιφερειακά Αεροδρόμια, Ελληνικό, Αστέρας Βουλιαγμένης, Αφάντιου, ΔΕΣΦΑ, ΟΛΠ, ΟΛΘ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, αεροδρόμιο Ελ Βενιζέλος), προστίθενται, σύμφωνα με πληροφορίες, οι εξής 10:

- **ΕΛ.Π.Ε.:** Το ΤΑΙΠΕΔ κατέχει το 35% των μετοχών της εταιρείας, το 42% να ανήκει στον όμιλο Λάτση, ενώ το υπόλοιπο διαπραγματεύεται στο Χρηματιστήριο. Πρόκειται για εταιρεία για την οποία υπάρχει μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον.

- **ΔΕΗ:** Οι θεσμοί ζητούσαν την πώληση του 51% της ΔΕΗ, δηλαδή να μεταβιβαστεί το επιπλέον 34% της ΔΕΗ στο ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο ήδη κατέχει το 17%, ώστε στο Ταμείο να περάσει το σύνολο των μετοχών του Δημοσίου προς αξιοποίηση. Σύμφωνα με πληροφορίες, αυτό δεν θα γίνει και το κράτος θα κρατήσει τον έλεγχο της επιχείρησης.

- **ΔΕΠΑ:** Το 65% της ΔΕΠΑ κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ. Η ΔΕΠΑ είναι ο επίσημος εισαγωγέας και διανομέας φυσικού αερίου και κατέχει το 51% των Εταιρειών Διανομής Αερίου Αττικής, Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας, που προμηθεύουν τους πελάτες λιανικού εμπορίου στις αντίστοιχες περιοχές. Το 35% των με-

τοχών ανήκει στα ΕΛ.Π.Ε.

- **ΕΥΔΑΠ:** Σε κάθε περίπτωση, θα πωληθεί μειοψηφικό πακέτο της ΕΥΔΑΠ, καθώς υπάρχει δέσμευση ότι το 50% συν 1 μετοχή θα παραμείνει στον έλεγχο του Δημοσίου, βάσει και της απόφασης του ΣτΕ. Σήμερα το ΤΑΙΠΕΔ κατέχει το 27% της ΕΥΔΑΠ και σύμφωνα με πληροφορίες μπορεί να πωληθεί ποσοστό 11%.

- **ΕΥΑΘ:** Στο ΤΑΙΠΕΔ ανήκει σήμερα το 74,02% των μετοχών της εταιρείας. Και εδώ ισχύει η δέσμευση ότι το 50% συν 1 μετοχή θα παραμείνει στον έλεγχο του Δημοσίου, βάσει και της απόφασης του ΣτΕ. Όμως το υπόλοιπο 23% αναμένεται να οδεύσει προς πώληση.

- **ΕΔΑΤΑ:** Το ΤΑΙΠΕΔ κατέχει το 90% του μετοχικού κεφαλαίου, ενώ το υπόλοιπο 10% ανήκει στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο (Τ.Τ.). Σύμφωνα με πληροφορίες, κυβέρνηση και δανειστές δεν έχουν καταλήξει στο τελικό σχέδιο για την αξιοποίησή τους.

- **ΟΤΕ:** Στο ΤΑΙΠΕΔ ανήκει το 6% του ΟΤΕ και τα δικαιώματα ψήφου επιπλέον 4% των μετοχών που ανήκουν στο ΙΚΑ.

- **Εγνατία Οδός:** Η διοίκηση του ΤΑΙΠΕΔ έχει προχωρήσει στην προκήρυξη για την πρόσληψη τριών συμβούλων για τον σχεδιασμό της παραχώρησης για 35 χρόνια της Εγνατίας Οδού καθώς και τριών κάθετων οδικών αξόνων.

- **Μαρίνες:** Συζητείται παραχώρηση ορισμένων μαρίνων για 40 χρόνια.



Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



ΕΜΦΑΝΙΣΤΗΚΑΝ «μεταμφιεσμένοι» σε αντιξουσιαστές και διέφυγαν ντυμένοι ως «τουρίστες»! Αυτή ήταν η «πατέντα» που χρησιμοποίησαν την προηγούμενη Τετάρτη οι πέντε Αλβανοί ληστές που επέδραμαν στο υποκατάστημα των **ΕΛΤΑ** στα Εξάρχεια. Μετά τη ληστεία, ένας αστυνομικός της ομάδας ΔΙΑΣ (εκτός υπηρεσίας) είδε τους δράστες να τρέχουν και να επιβιβάζονται σε ταξί, ειδοποίησε συναδέλφους του και λίγη ώρα αργότερα συνελήφθησαν. Σύμφωνα με αστυνομικές πηγές, οι δράστες μπήκαν στο κατάστημα με αθλητικές φόρμες, κουκούλες και κράνη -προφανώς για να παραπέμπουν σε αντιξουσιαστές- και μπαίνοντας στο ταξί, πέταξαν τα ρούχα στον δρόμο. Η έκπληξη, ωστόσο, ήταν ότι κατά τη σύλληψή τους βρέθηκαν να φορούν βερμούδες, ανοιχτά πουκάμισα και καπέλα!