

Spadkobiercy Terminalu 2

4 maja 2008

Terminal 2 na Okęciu otworzono po 6 latach od rozpoczęcia budowy, przeszło 2 lata po pierwszym terminie oddania do użytku, na 2 tygodnie przed wejściem lotnisk do strefy Schengen i na centymetr od międzynarodowej kompromitacji. A były dyrektor Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze zmarł wcześniej jako człowiek bogaty.

O inwestycji tej „NIE” pisze od samego początku. Na kilka tygodni przed rozstrzygnięciem przetargu wskazaliśmy jego zwycięzcę; według naszej wiedzy przetarg był ustawiony. Następnie ogłosiliśmy, że za 199 mln dolarów nie da się zbudować terminalu. Mieliśmy rację; trzeba było dopłacić przeszło 60 mln zielonych. Następnie wyśmiewaliśmy wszystkie „ostateczne” terminy oddania do użytku inwestycji. Nie udało się otworzyć terminalu w grudniu 2005 r., w maju 2006 r., latem 2006 r. ani latem 2007 r. Krytykowaliśmy też przyjętą z niezrozumiałych względów formułę inwestycji nazywaną w skrócie „projektuj i buduj”. Postawiło to inwestora w sytuacji bez wyjścia – wykonawca i jednocześnie właściciel projektu mógł dyktować warunki.

Od początku uważaliśmy, że wokół Terminalu 2 pachnie korupcją. Tego na razie udowodnić się nie da, choć sprawą zajmują się prokuratura, ABW i CBA. NIK sporządziła dwa krytyczne raporty.

* * *

Kluczową postacią w tej sprawie był Zbigniew Lesiecki – dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze (PPL). Był, bo już nie żyje. Zmarł niespodziewanie w USA. Wrócił do kraju w urnie. Pogrzeb odbył się 29 stycznia 2007 r. w Warszawie.

Zanim Lesiecki został prezesem PPL, przez 29 lat pracował w LOT, aż został wiceprezesem tej firmy. W 2003 r. wybuchła

afera ze Swissairem, mniejszościowym udziałowcem LOT. Szwajcarzy w ciągu roku zapłacili członkom zarządu LOT (w tym Lesieckiemu) ponad milion franków ekstra. Wszystko po cichu, bez wiedzy skarbu państwa i bez przejmowania się ustawą kominową i zakazem podejmowania konkurencyjnej pracy poza LOT.

Lesiecki już jako dyrektor portów (od stycznia 2002 do grudnia 2005 r.) był osobą bezpośrednio odpowiedzialną za podejrzany przetarg, jego rozstrzygnięcie i znaczną część realizacji. W trakcie przetargu zmieniał skład komisji przetargowej i kryteria oceny ofert. Przetarg wygrało konsorcjum Ferrovial Agroman Budimex Estudio Lamela. Podpisano umowę. Tajną do dzisiaj. Potem jeszcze dwa aneksy zwiększające koszt budowy do prawie 250 mln zielonych.

Warto wspomnieć o innych wyczynach Lesieckiego: chybionej umowie z izraelską firmą Magal Security Systems na modernizację elektronicznego monitoringu Okęcia, kilkakrotnie zawyżonym kontrakcie na ogrodzenie lotniska oraz przepłaconym kontrakcie na zintegrowany system bezpieczeństwa.

W takiej oto trudnej dla siebie sytuacji Zbigniew Lesiecki wyjechał do USA na zaplanowaną operację i zmarł trzy dni po niej.

* * *

W LOT i PPL, szczególnie na kierowniczych stanowiskach, zarabiano się całkiem porządnie. Jednak obydwie te państwowe firmy obowiązywał tzw. system kominowy, o żadnej rozpuście nie mogło być więc mowy. Z podziwem zatem trzeba patrzeć na majątek, jaki były dyrektor PPL – nie żaden biznesmen, ale wieloletni urzędnik firmy państwowej – pozostawił rodzinie. Duży dom z ogrodem w Konstancinie wart co najmniej 3,5 mln zł. Ekskluzywne lokum w nadmorskiej Juracie w apartamentowcu przy hotelu Bryza. Wartość – około 40 tys. zł za mkw. Rodzina ma jeszcze apartament przy samych Łazienkach, w okolicy ul. Parkowej w Warszawie. Wart obecnie grubo ponad 20 tys. zł za

mkw. Wykończony w wysokim standardzie, z recepcją, ochroną, monitoringiem i ogrodem na dachu. Gdyby jeszcze prawdą okazały się pogłoski o amerykańskiej rezydencji na Florydzie, którą rzekomo Lesiecki też miał zakupić...

* * *

Wróćmy do terminalu. Lesieckiego posunął w grudniu 2005 r. minister Jerzy Polaczek. Na jego miejsce skierował Pawła Łatacza, który miał posprzątać bałagan po wesołej ekipie Lesieckiego. Łatacz zaistniał wcześniej w zespole tworzącym słynną listę Macierewicza. Spodziewano się, że mocną ręką chwyci konsorcjum za mordę, tymczasem podpisał drugi aneks i dosypał wykonawcy kolejne 26 mln dolarów, a następnie wbrew logice zerwał umowę.

Bałagan posprzątał w końcu nowy szef Portów Lotniczych Michał Marzec, osoba znająca się na rzeczy i stanowcza. Udało się otworzyć terminal tuż przed wejściem polskich lotnisk do strefy Schengen. Poprawki po robocie wyrzuconego konsorcjum mają kosztować podatników 6 mln dolarów. Do tego 400 tys. euro dla niemieckiej firmy Hochtief za asystę techniczno-operacyjną. Plus nieznana kwota, jaką konsorcjum Budimeksu może wygrać w sądzie jako odszkodowanie za zerwaną umowę.

Nie wiadomo, na jakiej podstawie porty wprowadzały ostatnio zmiany w projekcie, które umożliwiły odbiór Terminalu 2 przez straż pożarną. Właścicielem projektu jest nadal konsorcjum, a porty już nie mają z nim umowy. Z tego, co wiemy Porty Lotnicze nie dostały zgody projektanta ani właściciela projektu na jakiegokolwiek zmiany.

Im dłużej trwa heca z rozbudową Okęcia, tym mniej prawdopodobne jest, że ktokolwiek zostanie ukarany. A to jeszcze nie koniec. Teraz zacznie się remont Terminalu 1 i jego przyłączanie do Terminalu 2. Będzie kolejny przetarg. Znowu może go wygrać Budimex. W grę nadal wchodzi ogromne pieniądze.

Autor: Karolina Ziółkowska

Źródło: [Tygodnik „NIE” nr 12/2008](#)