# Ata da entrevista a João Rodrigues – Ex Diretor de Logística Central no Grupo Alves Bandeira

## Como funcionava a recolha e envio de informação para os motoristas (nomeadamente o processo de rotas)?

### O processo de partilha de informação com os motoristas era feito em suporte de papel/email. Ao fim do dia era partilhado o mapa para o dia seguinte com o local de carga, os produtos a carregar, e os diferentes locais de descarga.

### Ao fim do dia, e após o serviço estar completo, os motoristas devolviam os mapas de descarga com a devida folha de descarga nos locais definidos.

## **Como era feito o controlo para as horas de entrada e saída de motoristas?**

### **O controlo era feito com base nos mapas de carga e folhas de descarga. Nesses mapas eram mencionadas as horas de início e fim, que depois eram validadas com base nos “discos” dos carros.**

## Qual seria, na sua opinião, uma maneira de otimizar o processo de rotas dos motoristas?

### **A rede de postos não era volátil, e como tal, o maior cuidado a ter, e que estava a ser alvo dessa análise, era tentar fazer o menor número de descargas nos mesmos postos, ou seja, ao existir a necessidade de abastecer um posto em função do seu nível de stock e consumo, estaríamos desde logo a avaliar possíveis quebras durante a semana, de forma a ter de ir somente uma vez nessa semana a esse posto.**

## Como funciona o processo de abastecimento nos fornecedores? Estes entregam num sítio específico ou os motoristas têm de ir abastecer às refinarias?

### **Existem basicamente 3 locais de carga em Portugal Continental onde se podem carregar todos os tipos de produtos, que são Matosinhos, Sines e Aveiras. Em função disso, cada trinómio (motorista/trator/cisterna) teriam sempre de se deslocar a um destes locais de carga para proceder ao carregamento do mesmo, para posterior descarga nos postos definidos.**

### **A AB, em concreto, tem um local específico próprio, que também pode servir de base de carga, em caso de algum problema nas refinarias. Em Poiares, tem uma capacidade de cerca de 500K litros de armazenamento para os variados produtos.**

## **Quais eram os desafios face à flutuação do preço do barril? Como era abordado?**

### A AB transportava cerca de 250 milhões de litros de produto por ano. Emfunção disso, o controlo de stocks era uma ferramenta base para poderajudar na rentabilidade do negócio, ou seja, a variabilidade do preço do produto, de uma semana para a outra, poderia trazer uma melhoria substancial no balanço da AB. Antecipar stock numa previsão de subida nos preços origina uma potencial margem superior, já uma descida o contrário. Este cuidado era chave no dia-a-dia das operações.

## Que certificados tinham de ter os motoristas (se algum) para além da carta de pesados? E os tratores?

### Para poderem transportar produtos perigosos, os motoristas não poderiamsomente ter um título de condução valido, mas também um ADR. Este título,emitido pelo IMT, é obrigatório para este transporte.

### Além deste, também para poderem efetuar cargas nas companhias, osmesmos teriam de proceder a uma formação dada pela própria companhia, apartir da qual, os motoristas estariam habilitados e poder fazer cargas nesselocal. Esta formação era obrigatória por local de carga e não por fornecedor.

## Como funciona o processo de abastecimento dos postos? Havia algumas precauções que tomavam?

### **Existiam algumas regras básicas de segurança, como colocar pinos no redor do carro, retirar o extintor para perto da mangueira de descarga, o material de proteção (óculos, luvas, capacete), entre outras. Além disso, os motoristas teriam de proceder da seguinte forma:**

### **Chamar o responsável do posto;**

### **Medir o combustível no tanque de forma a pode garantir que o que traz não excede a capacidade máxima do mesmo;**

### **Assegurar que o combustível que está previsto no mapa de descarga e o que está no tanque do posto e o mesmo para não haver mistura de produtos, que leva a inviabilização de venda do mesmo;**

### **Fazer a descarga;**

### **Voltar a medir o tanque, para garantir que todo o combustível foi descarregado, assim como preencher a folha de descarga para posterior faturação;**

### **Arrumar todo o material;**

### **Ter a assinatura do responsável do posto;**

### **Deixar o posto em segurança.**