

Diário da Serra

O DIA-A-DIA DA NOTÍCIA

JORNAL DIÁRIO DA SERRA
Propriedade da **AJOTA**
ASSOCIAÇÃO JORNALÍSTICA DE TANGARÁ DA SERRA
CNPJ: 29.464.235/0001-16
ISSN 22386467

REDAÇÃO
DIREÇÃO DE JORNALISMO
Fabiola Tormes Homs

CONTATO
ds@diariodaserra.com.br

Envie Pautas, Fotos Sugestões e Vídeos
para o **whatsapp** do **DIÁRIO DA SERRA**
(65) 3326-4724

www.diariodaserra.com.br
www.ds.jor.br



DEPARTAMENTO COMERCIAL
PUBLICIDADE ASSINATURA
PUBLICIDADE LEGAL
Associação Jornalística de Tangará da Serra - AJOTA
SERVIÇOS GRÁFICOS
E. Tormes e Cia. LTDA
CNPJ: 14.048.123/0001-07
CONTATO: adm@diariodaserra.com.br
Fone: (65) 3326-4724

ENDEREÇO: Av. Tancredo Neves - 1247 W - Parque
Mansões - 78302-028 Tangará da Serra-MT

TIRAGEM:1 MIL EXEMPLARES
CIRCULAÇÃO: Tangará da Serra, Nova Olímpia, Barra do Bugres, Porto Estrela, Campo Novo do Parecis, Sapezal, Denise, Arenápolis, Nortelândia e Santo Afonso.
CENTRAL DO ASSINANTE:
(65) 3326-4724

f

@

/jornalds

CURTAS//

ELEIÇÕES MUNICIPAIS

As Eleições Municipais de 2024 marcarão a estreia das federações partidárias em um pleito municipal. Em Mato Grosso, há participação das três federações nas disputas, com o total de 1.431 candidatos e candidatas, sendo a Brasil da Esperança - FE Brasil, com 637 candidaturas; PSDB Cidadania, com 699; e PSOL Rede, com 95.

FEDERAÇÃO

A federação partidária é a reunião de dois ou mais partidos políticos que já têm registro no TSE, com afinidade programática, para atuar como se fosse uma única agremiação. Essa forma de organização das legendas tem abrangência nacional e foi instituída pela reforma eleitoral de 2021, conforme a Lei nº 14.208/2021.

MATO GROSSO

Na distribuição de cargos em Mato Grosso, 38 candidaturas são ao cargo de prefeito(a), sendo 23 pela FE Brasil, 14 pela Federação PSDB Cidadania e 1 pela Federação PSOL Rede. Já ao cargo de vereador(a), disputam pelas federações 1.349 pessoas no estado, sendo 591 pela FE Brasil, 665 pela PSDB Cidadania e 93 pela PSOL Rede.

ARTIGO//

O que fazer quando a alta temporada chega mais cedo do que o previsto

No clássico filme de 1996, “Um Herói de Brinquedo”, Arnold Schwarzenegger interpreta um pai desesperado para encontrar, na véspera de Natal, um brinquedo que está esgotado. É possível se identificar com o arrependimento de quem deixou para fazer compras na última hora, mas é pouco provável que um profissional de logística da área de varejo tenha o mesmo problema. Para garantir o estoque, é necessário começar um planejamento meticuloso com antecedência de até doze meses.

Normalmente, os varejistas começam a comprar os artigos de Black Friday e Natal em setembro, quando também aumenta o fluxo de transporte. A maior parte das mercadorias é enviada por via marítima entre agosto e outubro, e a outra, de produtos mais urgentes ou inesperadamente populares, é embarcada no modal aéreo a partir de meados de setembro.

Neste ano, porém, tudo indica que a alta temporada de frete marítimo esteja ocorrendo dois meses antes do habitual. Já está havendo uma antecipação dos embarques marítimos por diversas razões: maior capacidade de armazenamento nas pontas, uma inesperada e breve queda no valor do frete e a tentativa de evitar possíveis interrupções no transporte por conta das negociações trabalhistas nos portos da Costa Leste e o risco de aumento das tarifas chinesas após as eleições de novembro. Outro fator que contribui para isso são os contínuos problemas de capacidade em navios, causados pelas ameaças aos transportadores que transitam pelo Mar Vermelho e pelo congestionamento nos portos na Ásia. Além desses desafios globais, o Brasil também enfrenta questões particulares

que afetam a logística, em especial durante a alta temporada. Um dos principais fatores é o congestionamento crônico nos principais portos do país, como Santos e Paranaguá. Esse congestionamento pode levar a atrasos na movimentação de mercadorias, o que pode gerar um aumento do tempo de espera dos navios. Com a alta temporada chegando mais cedo, esses problemas se agravam, pois o aumento do volume de embarques eleva ainda mais a pressão sobre a infraestrutura portuária. Para mitigar esses desafios, é crucial que os varejistas brasileiros planejem com antecedência e considerem a possibilidade de redirecionar suas cargas para portos menos sobrecarregados ou até mesmo investir em opções de transporte intermodal. A colaboração próxima com fornecedores de logística que tenham a capacidade de ajustar rotas pode ser decisiva para garantir que os produtos cheguem ao mercado no momento certo.

O mercado de transporte aéreo também já começa a ficar sobrecarregado com os volumes de e-commerce saindo da região Ásia-Pacífico, o que complica o planejamento de quem está atrasado em recompor seus estoques para as festas de final de ano.

O que fazer para ajudar o varejista que perdeu esse movimento de antecipação dos embarques da alta temporada? No passado, seria mais difícil atender esses clientes. Mas, desde a pandemia, a indústria de cadeia de abastecimento se adaptou para lidar com interrupções nos fluxos comerciais. É provável que os fornecedores de logística implementem planos de contingência e lancem mão de soluções criativas para trazer as mercadorias para o local onde serão adquiridas. Exemplos disso incluem redirecionar cargas por diferentes portos e misturar modos de transporte – como marítimo e aéreo – para evitar áreas de alto risco ou gargalos.

Outra vantagem é que a tecnologia avançou e mais fornecedores de logística podem oferecer visibilidade sobre o fluxo de cargas e eventos, permitindo reações em tempo real. A combinação entre IA e análise de dados está revolucionando o cálculo de tempo de chegada dos navios, considerando uma gama mais ampla de variáveis, desde condições meteorológicas até o

desempenho do veículo, para fornecer previsões mais precisas que apoiem o planejamento. Isso favorece particularmente aqueles varejistas que disponibilizam seus próprios dados para seus fornecedores. Trabalhar com parceiros que oferecem uma solução de logística de ponta a ponta e que possuem tecnologia avançada pode permitir adaptações para recompor estoques mais facilmente.

Em último caso, talvez o varejista tenha que alocar orçamento para fretes premium. Para os produtos mais demandados e os bens de alto valor, é preciso minimizar o risco de falta de estoque utilizando opções de transporte que ofereçam mais capacidade e rápidos tempos de trânsito. Serviços intermodais, por exemplo, podem oferecer reduções significativas no trajeto e, em alguns casos, já ter espaço garantido reservado com transportadoras aéreas e marítimas. O LCL (carga menor que o contêiner), embora mais caro do que os contêineres completos, frequentemente têm prioridade com os transportadores marítimos.

Talvez a notícia mais tranquilizadora de todas seja que, embora a alta temporada tenha chegado mais cedo em 2024, a cadeia de suprimentos está mais bem posicionada do que nunca para lidar com o inesperado. Ainda há oportunidade para agir e garantir que os produtos estejam disponíveis para os clientes. Neste cenário, a chave para o sucesso será a capacidade de se adaptar rapidamente e explorar novas soluções. Quem conseguir manter uma abordagem flexível e estratégica, aproveitando ao máximo a tecnologia e os recursos disponíveis, estará melhor preparado para superar as dificuldades e atender à demanda. Ao enfrentar esses desafios com criatividade e resiliência, não apenas atenderão às expectativas dos clientes, mas também fortalecerão sua posição no mercado para o futuro.

Robert Reiter é CEO da DHL Global Forwarding dos Estados Unidos



TARIFA DE PEDÁGIO NA MT-246 É REAJUSTADA PARA R\$ 10,40

A Agência de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado de Mato Grosso (Ager-MT) autorizou o terceiro reajuste na tarifa de pedágio da Concessionária Via Brasil, responsável pela administração da MT-246. Mesmo diante de um histórico de reclamações relacionadas à prestação de serviços, o reajuste foi publicado no Diário Oficial do Estado e já está em vigor. Esse aumento tem gerado preocupações entre os usuários da rodovia, que já apontavam problemas de qualidade nos serviços prestados pela concessionária, como manutenção e segurança.

Quatro praças de pedágio na MT-246, localizadas em Rosário Oeste, Barra do Bugres e Tangará da Serra, tiveram os valores reajustados. De acordo com a ata da 14ª sessão regulatória, publicada no Diário Oficial do Estado em 13 de setembro de 2024, o novo valor do pedágio passou a vigorar em 27 de agosto de 2024. Para carros de passeio, a tarifa aumentou de R\$ 9,90 para R\$ 10,40, e para motocicletas, o valor subiu de R\$ 4,95 para R\$ 5,20.



FOTO: DIVULGAÇÃO

Além do reajuste na MT-246, os moradores e motoristas têm expressado indignação quanto às cobranças nas rodovias estaduais MT-320 e MT-208, que também são administradas pela Concessionária Via Brasil.

Em 2023, a Concessionária Via Brasil foi questionada pela Comissão de Defesa do Consumidor e do Contribuinte sobre a qualidade dos serviços prestados nas rodovias MT-246, MT-343 e MT-358. Os usuários relataram à comissão a falta de resgate e assistência quando caminhões quebravam no entroncamento com a BR-364, entre Jangada e o entroncamento de Itamaraty Norte, próximo a Campo Novo do Parecis. **(Paula Valéria / FTN Brasil)**