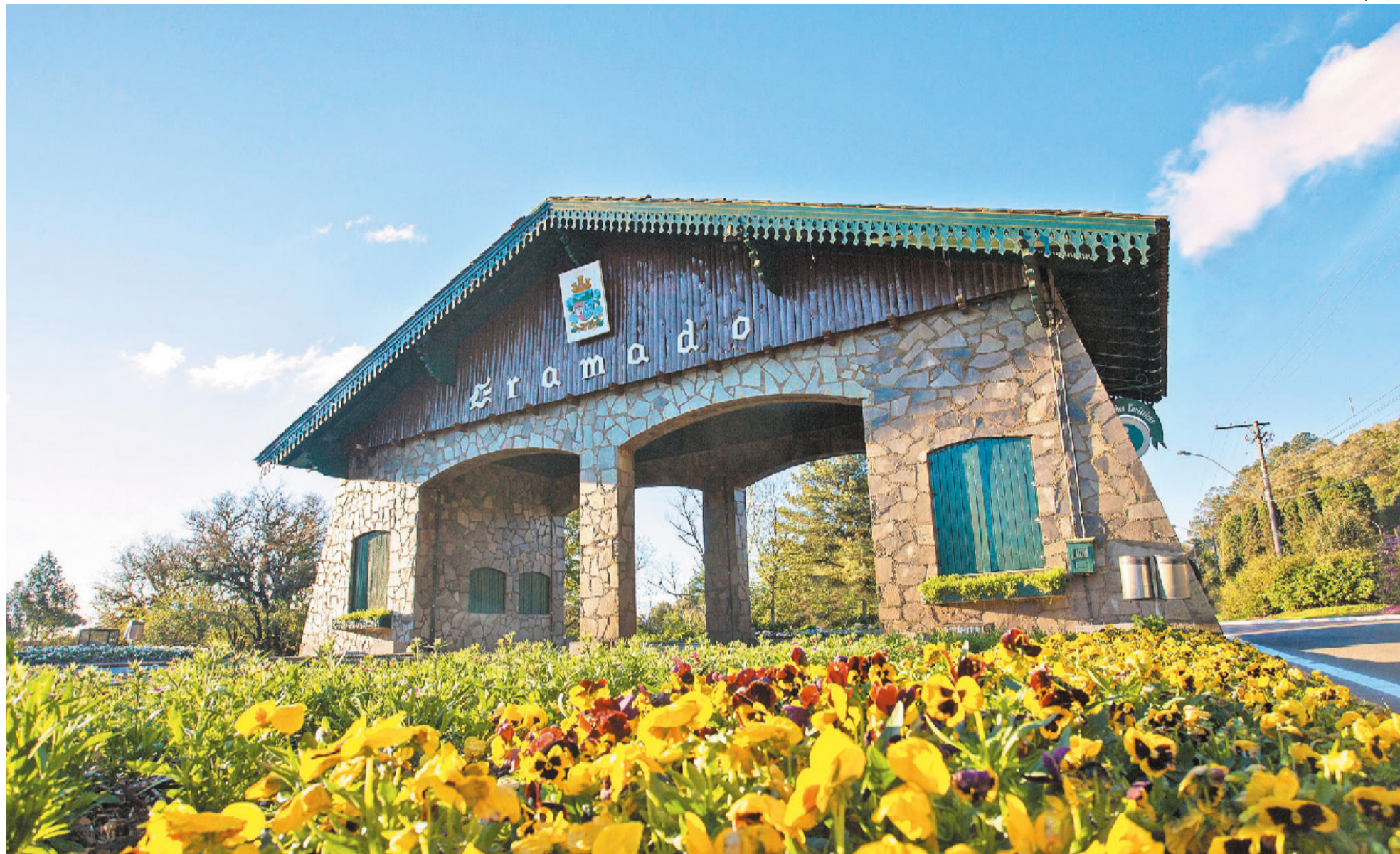


TRANSPORTE

CLEITON THIELE/DIVULGAÇÃO/JC



Viagem deve explorar o percurso pela encosta da Serra Gaúcha, integrando o deslocamento ao roteiro de quem visita as cidades turísticas de Gramado e Canela

Trem Capital-Serra avança em estudos ambientais

Empreendimento, com aporte previsto de R\$ 4,5 bilhões, promete ligar Porto Alegre à região serrana do Estado em pouco mais de uma hora

Gabrieli Silva

✉ gabrielis@jcrs.com.br

O projeto do trem de passageiros até Gramado avança na etapa de estudos ambientais, considerada central para a viabilidade do empreendimento. A Sultrens Transportes Ferroviários iniciou os levantamentos de fauna que irão subsidiar a elaboração do Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). Com investimento esti-

mado em R\$ 4,5 bilhões, o projeto promete ligar Porto Alegre à Serra Gaúcha em pouco mais de uma hora.

Segundo o engenheiro da empresa Sultrens Renato Ely, o estudo segue protocolo técnico que exige monitoramento ao longo das quatro estações do ano, com previsão de conclusão até outubro. “É um levantamento mais longo, porque precisa contemplar as variações sazonais. Só depois disso é possível consolidar os dados”, afirma.

Os estudos seguem diretrizes estabelecidas pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam), por meio de termo de referência que orienta o conteúdo das análises. Além da fauna, o escopo inclui diagnóstico de vegetação, recursos hídricos e avaliação de impac-

tos socioeconômicos ao longo do traçado.

Com cerca de 83,5 quilômetros de extensão, o projeto prevê a ligação entre a Capital e a região de Gramado e Canela, passando por municípios da Região Metropolitana. O traçado ainda está em definição e poderá ser ajustado a partir dos resultados dos estudos ambientais e levantamentos de engenharia.

De acordo com Ely, essa etapa tem impacto direto sobre o custo e a viabilidade do projeto. “Os estudos ajudam a definir o traçado final e a reduzir a necessidade de intervenções mais complexas, como túneis”, diz. Atualmente, a empresa também realiza levantamento aerofotogramétrico para mapear o relevo e identificar áreas sensíveis ao longo do percurso.

O principal desafio técnico está na transposição da Serra, com uma subida de cerca de 800 metros de altitude em um trecho de 12 quilômetros e inclinação média de 6%. “Subir é difícil. Descer com segurança é muito mais difícil”, afirma. O perfil da ferrovia já foi encaminhado a fabricantes internacionais para avaliação de sistemas de frenagem e viabilidade operacional.

Outro ponto sensível envolve as desapropriações ao longo do trajeto. A faixa de domínio, com largura entre 20 e 40 metros, deverá ser integralmente desapropriada, com estimativa inicial de cerca de 10% do investimento total destinado a indenizações.

Paralelamente, a Sultrens conduz estudos de demanda

para estimar o potencial de passageiros. As pesquisas são realizadas no Aeroporto Salgado Filho, rodoviárias e praças de pedágio, com foco no fluxo turístico para a Serra Gaúcha. “O risco de demanda é muito pequeno”, afirma Ely.

O projeto prevê operação com até 10 trens, capacidade aproximada de 220 passageiros por composição e viagens em cerca de uma hora entre Porto Alegre e a Serra. A proposta é posicionar o serviço como um produto turístico, com todos os passageiros sentados, serviço de bordo e oferta de itens regionais durante o trajeto. A viagem deve explorar o percurso pela encosta da Serra como parte da experiência, integrando o deslocamento ao roteiro de quem visita Gramado e Canela.

NEGÓCIOS CORPORATIVOS

Amazon expande programa logístico no Brasil

Iniciativa poderá pagar mais de R\$ 300 milhões ao ano para pequenas empresas que entreguem pacotes nas suas comunidades

A Amazon anuncia a expansão do Amazon Hub Delivery, programa logístico que oferece aos clientes a experiência de entrega Amazon enquanto gera renda extra para pequenas e médias empresas por meio da entrega de pacotes em suas comunidades. Com o movimento no Brasil, PMEs parceiras poderão receber, juntas, mais de R\$ 300 milhões por ano em receita adicional.

Negócios locais que abrangem ampla variedade de serviços — como floriculturas, mini-mercados, papelarias, lojas de celular, oficinas, cafeterias, postos de gasolina e salões de cabeleireiro — podem receber até R\$ 30 mil por ano em renda adicional ao realizar entregas de pacotes da Amazon diariamente. A projeção de ganhos é baseada no volume de entregas realizadas e está sujeita à capacidade individual de cada parceiro. Os parceiros atuam com total autonomia e flexibilidade, utilizando sua própria infraestrutura, equipe e veículos, sem necessidade de investimentos ou recursos adicionais.

Lançado em 2024 no Brasil, o programa — com sucesso comprovado em 9 países, incluindo Japão, Espanha e Índia — entra em nova fase. Atualmente com operação em 10 estados no Brasil, o Amazon Hub tem permitido que diversas regiões tenham seus prazos de entrega reduzidos de até 5 dias para até 1 dia.

“O Amazon Hub Delivery é um exemplo da nossa combinação única entre tecnologia e



AMAZON HUB DELIVERY/DIVULGAÇÃO/JC

Amazon Hub Delivery busca pequenas e médias empresas para complementarem a renda dos negócios sem precisar investimento inicial

expertise global com aplicação nacional. Por meio deste programa, não apenas aceleramos entregas pelo Brasil, mas também contribuimos com empreendedores locais ao criar oportunidades flexíveis e complementares para sua renda mensal”, conta Marcio Neves, líder de Transportes da Amazon Brasil. “Com o Amazon Hub, funcionários dos estabelecimentos realizam entregas nos horários em que há menor movimento em seus negócios. Por exemplo, o dono de um salão de cabeleireiro, com maior fluxo de clientes pela manhã e à noite, pode usar o programa para preencher os horários vagos durante a tarde. Quando crescemos com as comunidades onde operamos, criamos um ciclo virtuoso de desenvolvimento que beneficia a todos.”

Os pacotes são disponibilizados aos parceiros do Amazon

Hub diariamente, e eles têm flexibilidade para fazer entregas ao longo do dia, de acordo com a dinâmica de seus negócios. Os estabelecimentos selecionam a quantidade de pacotes que conseguem receber por dia para realizarem entregas no horário comercial, podendo operar até 7 dias por semana, conforme a disponibilidade de tempo e equipe. Para participar, é necessário documentação regularizada e espaço seguro para guardar temporariamente os pedidos. Atualmente, a Amazon está recrutando parceiros em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Fortaleza, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Brasília, Goiânia e João Pessoa.

Com mais de R\$ 55 bilhões investidos no Brasil na última década, a Amazon vem construindo uma das redes logísticas mais abrangentes do País — adicionando mais de 100 centros logís-

ticos à sua rede somente no último ano e dobrando seu quadro de funcionários. Impulsionada por programas como o Amazon Hub, essa rede opera por meio de um sistema interconectado de parceiros locais e mais de 250 centros logísticos, estabelecendo novos recordes de velocidade e conveniência para os brasileiros.

Desde dezembro, clientes em São Paulo e Rio de Janeiro já podem receber produtos de mais de 30 categorias em poucas horas, com janelas de horário que eles mesmos escolhem no momento da compra — e agora, com o lançamento do Amazon Now, alimentos, bebidas, produtos de beleza e itens do dia a dia chegam em até 15 minutos em bairros elegíveis de oito grandes cidades brasileiras: São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte.

“Nosso compromisso com o Brasil vai além de entregar pacotes rápidos — é sobre transformar a experiência de compra dos brasileiros. Hoje, clientes em vários cantos do País podem receber seus pedidos em horas ou até minutos, escolhendo a janela de entrega e a opção que melhor se encaixa na sua rotina. Alimentos frescos, produtos de beleza, itens internacionais — tudo ao alcance de um clique. Cada investimento que fazemos em infraestrutura, tecnologia e parcerias locais existe para que mais brasileiros — em mais cidades, com mais categorias de produtos — tenham acesso a uma experiência de compra verdadeiramente conveniente, confiável e sem barreiras”, afirma Marcio Neves.

As inscrições para o Amazon Hub Delivery podem ser realizadas em <https://logistics.amazon.com.br/hubdelivery>.

Mercado Livre começa a vender medicamentos no Brasil com projeto-piloto em São Paulo

O Mercado Livre iniciou um projeto-piloto para a venda de medicamentos na cidade de São Paulo, marcando a entrada da plataforma no varejo farmacêutico brasileiro. A operação começa em escala reduzida, com entre-

gas em até três horas e foco em produtos sem prescrição, como analgésicos e vitaminas.

Na largada, o serviço atende os bairros Vila Mariana, Paraíso e Itaim, com promessa de expansão, conforme o desempenho.

Os produtos são vendidos por meio de uma página dedicada dentro da plataforma e contam com monitoramento logístico, além de suporte direto de farmacêuticos para orientação.

A iniciativa ocorre após a aquisição da Farmácia Cuidamos, concluída no ano passado, e representa mais um passo da companhia na ampliação de seu ecossistema de serviços. Segundo o diretor sênior de marketplace do Mercado Livre no Brasil,

Tulio Landin, o projeto busca ampliar a oferta e reduzir fricções no acesso a medicamentos.

“Hoje, o consumidor ainda enfrenta limitações no ambiente online e no físico, onde é comum lidar com falta de produtos, dificuldade de comparar preços e distância dos estabelecimentos.”

A proposta é evoluir o modelo para um marketplace farmacêutico, conectando farmácias de diferentes portes em

todo o País. “Nosso objetivo é contribuir para democratizar o acesso a esse segmento, com mais transparência, competitividade e conveniência para o consumidor.”

A companhia já opera a venda de medicamentos em outros mercados da América Latina, como México, Colômbia, Argentina e Chile, e pretende usar o piloto em São Paulo como base para avaliar uma eventual expansão no Brasil.

COMBUSTÍVEIS

Ministério pede corte de alíquotas do querosene de aviação

O Ministério de Minas e Energia (MME) pediu ao Ministério da Fazenda que avalie a redução das alíquotas de PIS e Cofins incidentes sobre o querosene de aviação (QAV), combustível usado no transporte aéreo.

Essa é mais uma tentativa para conter os impactos da forte alta internacional do petróleo sobre o setor. A solicitação foi feita pelo ministro do MME, Alexandre Silveira, e está em análise pela equipe econômica.

De acordo com a Agência Folhapress, o governo Lula (PT) está em vias de anunciar um conjunto de medidas para tentar conter os efeitos da alta do querosene de aviação (QAV), em meio à escalada do preço internacional do petróleo provocada pelos conflitos no Oriente Médio.

Está prevista a oferta de uma linha de crédito emergencial com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), voltada à aquisição de combustível pelas companhias aéreas, numa tentativa de aliviar a pressão imediata sobre os custos do setor.

Segundo o MME, o corte de PIS e Cofins envolveria a redução de tributos federais que hoje somam até R\$ 71,20 por metro cúbico de QAV, impostos cobrados tanto na importação quanto na comercialização do produto.

Na prática, a intenção é baratear o custo do combustível para as companhias aéreas, reduzindo a pressão sobre as tarifas e evitando repasses ao consumidor final devido à escalada de conflitos no Oriente Médio.

A guerra tem afetado diretamente os preços do petróleo e seus derivados. O barril do tipo Brent, que é referência global, saiu de cerca de US\$ 70



JOÃO MATTOS/ARQUIVO/JC

Governo deve anunciar um conjunto de medidas para tentar conter os efeitos da alta do combustível

para mais de US\$ 100 em poucas semanas, enquanto o preço do querosene de aviação mais do que dobrou, saltando de US\$ 100 para acima de US\$ 220.

“Nesse contexto, esperam-se impactos relevantes sobre o mercado brasileiro de aviação, pois o peso do combustível representa a maior parte (31%) da composição dos custos e despesas operacionais do transporte aéreo. As empresas fornecedoras do QAV, majoritariamente Petrobras e Acelen (Refinaria de Mataripe), adotam política comercial com reajustes mensais, válidos a partir do 1º dia de cada mês”, afirmou o ministro Alexandre Silveira, em seu pedido.

A data limite para uma decisão sobre o tema teria efeito já

em abril, portanto, seria terça-feira passada.

Questionado pela reportagem, o Ministério da Fazenda declarou apenas que “acompanha de forma permanente a evolução do cenário internacional, incluindo os desdobramentos do conflito no Oriente Médio e seus potenciais impactos sobre a economia brasileira”.

A pasta informou que “mantém monitoramento contínuo de variáveis relevantes, a fim de avaliar eventuais efeitos sobre o Brasil” e que “eventuais medidas serão analisadas com responsabilidade, à luz das evidências, e sempre em conformidade com os marcos fiscais vigentes”.

Embora o Brasil produza a maior parte do querosene de

aviação que consome, os preços domésticos seguem a chamada paridade internacional, ou seja, acompanham as oscilações externas como se o produto fosse integralmente importado. Isso faz com que choques globais afetem o mercado interno, independentemente do nível de produção nacional.

Em 2025, o País consumiu 7,4 milhões de metros cúbicos de QAV, dos quais 78,4% foram produzidos internamente e 21,6% vieram de importações.

O combustível representa cerca de 31% dos custos operacionais das companhias, sendo o principal item de despesa.

Com a disparada recente dos preços, a tendência é de que isso seja repassado para

as passagens aéreas.

No documento enviado à Fazenda, o MME ressalta que não há, neste momento, risco de desabastecimento de querosene no país, mas diz que a elevação dos preços representa uma ameaça ao equilíbrio do setor.

A preocupação é evitar que a alta comprometa a conectividade aérea, encareça o transporte e prejudique atividades que dependem da aviação, como turismo, logística e integração regional.

No sábado, dia 28, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) enviou um ofício ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) alertando para os impactos da crise do petróleo sobre o setor.

No documento, ao qual a reportagem teve acesso, a entidade afirma que, embora mais de 80% do QAV consumido no Brasil seja produzido internamente, o preço acompanha a paridade internacional, “como se integralmente importado fosse”, o que amplifica os efeitos de choques externos.

O querosene de aviação consumido no Brasil é produzido internamente, mas seu preço segue a chamada “paridade de importação”, ou seja, acompanha as cotações internacionais do petróleo e do dólar. Isso faz com que o mercado brasileiro absorva diretamente a volatilidade externa, mesmo sem depender majoritariamente de importações.

Entre os principais riscos apontados pelo setor estão a redução de rotas, especialmente regionais, a concentração da oferta em trechos mais rentáveis e a perda de conectividade aérea.

Petrobras reajusta em 55% o preço do combustível usado em aviões e helicópteros

A Petrobras anunciou em 1º de abril o reajuste médio de 55% no preço do querosene de aviação (QAV), combustível derivado do petróleo que abastece aviões e helicópteros e é um dos principais custos das companhias aéreas.

O preço do QAV é estipulado pela Petrobras mensalmente, sempre no dia 1º. O reajuste deste mês acontece no momento em que o mundo enfrenta uma escalada no preço do barril do petróleo por causa da guerra no Irã.

No início de março, o reajuste médio do QAV havia sido de 9%; e em fevereiro, de -1%, ou seja, o combustível tinha ficado mais barato.

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), órgão regulador do setor aéreo, combustíveis representaram cerca de 30% dos custos totais das companhias aéreas.

A tabela com os novos preços está publicada no site da companhia.

A relação traz 14 pontos

de venda. Os reajustes variam de 53,4% a 56,3%. Em Ipojuca, região metropolitana do Recife, onde fica a refinaria Abreu e Lima, o preço do litro passou de R\$ 3,49 para R\$ 5,40.

O valor mais em conta é em São Luís, que passou de R\$ 3,45 para R\$ 5,38 o litro.

A Petrobras comercializa para as distribuidoras o QAV produzido nas refinarias da empresa ou importado. Uma vez comprado pelas distribuidoras, as empresas transportam o com-

busível e vendem para companhias de transporte e outros consumidores finais nos aeroportos ou ainda para revendedores.

A Petrobras tem participação de cerca de 85% da produção do QAV, mas o mercado é aberto à livre concorrência, sem restrições para outras empresas atuarem como produtoras ou importadoras.

A guerra no Irã foi desencadeada em 28 de fevereiro, com ataques dos Estados Unidos e de Israel ao Irã.

A região concentra países produtores de petróleo e rotas estratégicas, como o Estreito de Ormuz por onde passam 20% da produção mundial, o que levou distorções à cadeia de petróleo e escalada de preços no mercado global.

Nesta quarta-feira, o preço do barril tipo Brent (referência internacional de preço) está sendo negociado pouco acima de US\$ 101 (cerca de R\$ 520). Antes da guerra, o óleo era cotado perto de US\$ 70.

OPINIÃO

O que é necessário para cumprir os prazos de entregas no mesmo dia?

André Mortari
CEO da LETS

Para viabilizar entregas no mesmo dia, toda a cadeia precisa operar de forma sincronizada. Isso começa na proximidade do estoque com centros de distribuição urbanos ou micro hubs, e passa por sistemas capazes de processar pedidos em tempo real. A partir daí, entra a etapa mais crítica, que é a chamada “última milha”, responsável por levar o produto até o consumidor final e que concentra grande parte da complexidade e dos custos da operação.

O que é a chamada “última milha”?

A última milha é a etapa final da entrega, desde o centro de distribuição até a casa do cliente. Mesmo parecendo simples, é justamente o trecho mais complexo, dependendo do trânsito, alta densidade de pedidos e dificuldade de roteirização. Além disso, pode representar mais de 50% dos custos logísticos, o que exige alto nível de eficiência para manter a operação viável.

Como funciona a orques-

tração logística por trás dessas entregas?

É como uma “torre de controle” que integra todas as etapas da operação em uma única plataforma. Isso inclui sistemas de venda, gestão de estoque, transportadoras e roteirização. Com essa integração, é possível automatizar decisões, como qual parceiro realizará a entrega, qual rota é mais eficiente e como redistribuir pedidos em tempo real.

Quem são os principais responsáveis dentro dessa operação?

A entrega rápida envolve múltiplos responsáveis trabalhando de forma coordenada:

▶ Varejistas/embarcadores, que gerenciam estoque e promessa de entrega

▶ Operadores logísticos, responsáveis pela armazenagem e movimentação

▶ Transportadoras e entregadores, que trabalham com a última milha

▶ Plataformas tecnológicas, que integram e orquestram toda a cadeia

A tecnologia garante veloci-

dade e previsibilidade?

A tecnologia é o que viabiliza a entrega rápida em escala. Sistemas integrados permitem roteirização dinâmica (ajustada em tempo real), tracking ponta a ponta, gestão de múltiplos parceiros simultaneamente. Os algoritmos também ajudam a antecipar demandas e evitar os erros.

Como as empresas conseguem lidar com imprevistos no meio da operação?

Imprevistos são inevitáveis, tem a possibilidade do trânsito, ausência do cliente ou picos de demanda. A diferença está na capacidade de resposta. Com a visibilidade em tempo real, é possível redirecionar entregas, reotimizar as rotas e acionar novos parceiros rapidamente, evitando os atrasos e mantendo o nível de serviço.

Qual o papel dos micro hubs e da logística de proximidade?

Os micro hubs urbanos aproximam o estoque do consumidor final, reduzindo o tempo de deslocamento. Essa estratégia permite uma maior flexibilidade operacional, inclusive

com uso de modais alternativos, como bicicletas ou entregadores autônomos.

A integração entre sistemas é considerada um dos maiores desafios?

Muitas empresas ainda operam com sistemas fragmentados, o que dificulta a troca de informações. Sem integração, há erros operacionais e menor capacidade de reação. A orquestração resolve esse problema ao centralizar dados e padronizar a comunicação entre todos os envolvidos.

O que diferencia empresas que conseguem escalar entregas rápidas das que não conseguem?

A principal diferença está na capacidade de combinar três fatores: proximidade de estoque, integração tecnológica e rede flexível de parceiros logísticos. Empresas que conseguem equilibrar esses elementos operam com mais agilidade.

O consumidor percebe essa complexidade?

Não e esse é justamente o objetivo. Toda essa engrenagem precisa funcionar de forma invi-



LETS/DIVULGAÇÃO/JC



Imprevistos são inevitáveis, tem a possibilidade do trânsito, ausência do cliente ou picos de demanda. A diferença está na capacidade de resposta

sível. Para o consumidor, o que importa é receber rápido, com previsibilidade e transparência. Mas, por trás disso, existe uma operação altamente sofisticada e integrada.

IA corporativa: produtividade ampliada pressiona a governança e a segurança

Leandro Bonilla
Regional manager da GeneXus

A aceleração da Inteligência Artificial no ambiente corporativo tem trazido ganhos de produtividade, especialmente no desenvolvimento de software. No entanto, à medida que as aplicações escalam, com milhões de linhas de código, múltiplas interações e dependências complexas, surge a preocupação com a segurança de dados críticos.

Sem a proteção adequada, diversas informações importantes, como faturamento, dados de clientes ou estratégia, podem vaziar. Não à toa, segundo a Gartner, até 2030, mais de 40% das organizações globais devem sofrer incidentes de segurança ou compliance relacionados ao uso de “shadow AI” - ou seja, ferramentas de IA utilizadas sem aprovação ou governança da área de TI.

Parte das brechas de segurança está relacionada ao avanço recente do chamado “vibe coding”, impulsionado por IA ge-

nerativa. Nomeado termo do ano passado pelo dicionário Collins, a estratégia tem encantado pela velocidade e pela capacidade de produzir resultados rapidamente. Mas, na prática, essa abordagem probabilística enfrenta limitações relevantes quando aplicada em larga escala. Suas saídas tendem a ser fragmentadas, como “átomos ou moléculas úteis, porém isoladas”, sem uma visão sistêmica capaz de sustentar arquiteturas robustas e seguras.

É nesse contexto que a indústria passa a redescobrir o valor de uma abordagem estruturada, baseada em conhecimento modelado. Mais do que uma simples especificação executável, muitas vezes ambígua quando baseada em linguagem natural, o modelo se consolida como a verdadeira fonte de verdade dos sistemas.

Diferentemente da lógica probabilística, a IA determinística opera sobre regras explícitas e formalizadas. Isso significa que as regras de negócio são claras, auditáveis, versionáveis e reuti-

lizáveis. O resultado é uma base tecnológica que garante previsibilidade, rastreabilidade e governança, atributos indispensáveis em setores regulados ou em operações de missão crítica.

Enquanto o “vibe coding” entrega peças desconectadas, o modelo determinístico oferece uma visão orgânica do sistema, permitindo transitar do nível mais granular ao mais estratégico, integrando componentes em um todo coerente. Essa abordagem não apenas melhora a qualidade do software, como também fortalece a segurança e a integridade das operações.

Isso não significa, no entanto, descartar a IA generativa. O caminho mais eficiente está na orquestração inteligente entre os dois paradigmas. A IA generativa pode atuar com excelência na exploração de ideias, na prototipagem de interfaces e na automação de tarefas periféricas. Mas, é fundamental que as saídas sejam posteriormente incorporadas e formalizadas dentro de

um modelo determinístico, que servirá como base estruturante da solução.

Já no quesito segurança, essa distinção se torna ainda mais crítica. Para que agentes e assistentes inteligentes sejam aliados confiáveis dos negócios, alguns princípios devem ser tratados como inegociáveis. O primeiro deles é a gestão rigorosa de acesso e contexto. Sistemas de IA devem operar estritamente dentro dos limites de permissão de cada usuário ou grupo. Sem esse controle, o risco de exposição de dados sensíveis se torna iminente.

Outro ponto essencial é a implementação de guard rails - mecanismos que funcionam como trilhos de segurança, prevenindo respostas inadequadas, enviesadas ou que violem políticas corporativas. Esses controles são fundamentais para garantir que a IA opere dentro de padrões éticos, regulatórios e de negócio.

Práticas como classificação de dados, políticas de uso, auditoria e monitoramento contínuo

deixam de ser diferenciais e passam a ser requisitos básicos. Plataformas empresariais baseadas em modelos determinísticos se destacam justamente por incorporar esses elementos de forma nativa. Elas oferecem arquiteturas consolidadas, baseadas em padrões testados; geração de código consistente; governança com rastreabilidade completa; segurança alinhada a normas internacionais; escalabilidade para grandes volumes transacionais; e integração fluida com sistemas legados, ERPs e ambientes em nuvem. No fim do dia, a discussão está baseada na responsabilidade. À medida que a tecnologia assume um papel cada vez mais central nas operações, torna-se essencial garantir que ela seja construída sobre bases sólidas, seguras e governáveis. A IA generativa pode abrir caminhos. Mas é a IA determinística, ancorada em modelos e governança, que garante que esses caminhos levem, de fato, a resultados sustentáveis e confiáveis.