

## INFRAESTRUTURA

MARCO QUINTANA/ARQUIVO/JC



A operação simboliza um avanço significativo na eficiência logística, já que a navegação noturna permite reduzir em até dois dias o tempo de viagem das embarcações

# Navegação noturna inédita após 42 anos marca avanço logístico no RS

## Modernização do transporte hidroviário reforça importância da integração entre modais

Uma operação histórica para a logística do Rio Grande do Sul foi concluída na semana passada, com a chegada do navio PGC Taormina a Porto Alegre após a primeira navegação noturna de grande porte realizada no Estado em 42 anos. A embarcação partiu do Porto de Rio Grande às 15h30 do dia 14 de abril e percorreu o trajeto durante a noite, representando um marco para a modernização do transporte hidroviário gaúcho.

Carregado com aproximadamente 1.600 toneladas de C4 (gás bruto), o navio, de bandeira de Malta, teve origem em Aratu (BA) e destino final na capital gaúcha, no Terminal da Braskem. A operação simboliza um

avanço significativo na eficiência logística, já que a navegação noturna permite reduzir em até dois dias o tempo de viagem.

Para o secretário de Logística e Transportes, Clóvis Magalhães, a operação reforça o papel estratégico da integração entre os modais no desenvolvimento do Estado. “A retomada da navegação noturna demonstra o potencial das hidrovias como eixo estruturante da nossa logística. Estamos avançando para um sistema mais eficiente, integrado e competitivo, que amplia a capacidade operacional e contribui diretamente para o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul”, afirmou.

A economia de tempo impacta diretamente os custos operacionais. Com a redução no tempo de deslocamento, há diminuição no custo do frete, o que pode refletir no valor final das mercadorias ao consumidor.

Além disso, a iniciativa fortalece a competitividade do Porto de Porto Alegre e amplia as possibilidades operacionais, especialmente para cargas líquidas.

A operação foi resultado de um planejamento iniciado há cerca de três meses, após a liberação do canal para grandes embarcações. O sucesso da viagem envolveu uma atuação conjunta entre a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, a Portos RS e a praticagem da Lagoa.

O diretor de Relações Institucionais da Portos RS, Sandro Oliveira, ressaltou a importância da integração entre as instituições. “Essa conquista só foi possível graças à união de esforços entre as autoridades marítimas, a Portos RS e a praticagem. É um trabalho técnico, cuidadoso e estratégico, que abre caminho para uma nova realidade na navegação interior do Estado”, destacou.

Também participaram da operação o gerente de hidrovias, Eduardo Schuler, e o coordenador de infraestrutura e acostagem, Ezequiel Goia, além do Capitão de Mar e Guerra Gutemberg da Silva Ferreira, Capitão dos Portos do Estado.

O diretor de Infraestrutura, Lucas Cardoso, destaca: “isso só foi possível porque a Portos RS fez todos os investimentos necessários e continua fazendo, em dragagem e em manutenção da sinalização, para que as condições de segurança sejam atendidas durante a execução dessas operações noturnas.”

O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, falou sobre a relevância estratégica da operação. “Estamos diante de um marco histórico para a navegação no Rio Grande do Sul. A retomada da navegação noturna para navios de grande porte representa ganho de eficiência,

redução de custos e mais competitividade para os nossos portos. Isso impacta toda a cadeia logística e chega, inclusive, ao consumidor final”, afirmou. A iniciativa representa um novo capítulo para o setor portuário gaúcho, consolidando avanços operacionais e projetando o Estado como referência em eficiência logística no cenário nacional.

“A recente retomada do calado e, agora, da navegação noturna restabelece as condições operacionais históricas da hidrovia, garantindo a regularidade no recebimento da matéria-prima gasosa, além do escoamento da produção do complexo industrial da Braskem no polo de Triunfo. Esse ganho de eficiência logística é fundamental para a manutenção contínua do nosso fluxo de produção”, reforça Roger Lazzarotti, coordenador de Logística da Braskem.

## INFRAESTRUTURA

## Tráfego nas rodovias do RS acumula alta de 5,9%

O tráfego nas rodovias do Rio Grande do Sul acumulou alta de 5,9% no primeiro bimestre de 2026 em relação ao mesmo período do ano passado, de acordo com o Monitor de Tráfego nas Rodovias, levantamento realizado pela Veloe em parceria com a Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas). O avanço foi impulsionado principalmente pelo aumento das viagens realizadas por veículos leves (+7,4%), além de contribuição mais moderada do fluxo de veículos pesados (+0,6%).

Na comparação mensal, o indicador mostra que o tráfego avançou 1,9% em fevereiro ante janeiro, na série com ajuste sazonal. O resultado foi sustentado sobretudo pela expansão no fluxo de veículos pesados (+3,1%), enquanto o segmento de veículos leves cresceu 1,4% no período.

Em relação a fevereiro de 2025, o tráfego agregado nas rodovias gaúchas registrou alta de 7,0%, impulsionado pelo crescimento das viagens realizadas por veículos leves (+8,4%) e também



TÂNIA MEINERZ/JC

**Avanço foi impulsionado principalmente pelo aumento das viagens realizadas por veículos leves**

pelos veículos pesados (+2,3%).

Considerando o recorte de 12 meses, o índice aponta forte expansão de 13,3% no fluxo agre-

gado de veículos nas rodovias do Estado frente aos 12 meses anteriores. O resultado foi explicado principalmente pelo avanço no tráfego de veículos leves

(+14,8%), acompanhado também por crescimento relevante entre veículos pesados (+8,6%).

Dados mais recentes da Secretaria Nacional de Trânsito (Se-

natran) mostram ainda que o Rio Grande do Sul contava com uma frota de 8.527.152 veículos em janeiro de 2026, o equivalente a 6,6% da frota nacional. O total representa alta de 0,2% no mês, contribuindo para crescimento de 2,6% no acumulado do ano.

A frota gaúcha é composta majoritariamente por automóveis (57,8%), seguidos por motocicletas (14,7%), caminhonetes (8,3%), camionetas (4,9%), caminhões (3,0%) e reboques (2,9%), além de outros tipos de veículos (8,4%).

Em relação ao combustível, predominam veículos movidos exclusivamente a gasolina (44,4%), seguidos pelos flex (gasolina ou etanol), que representam 38,1% da frota. Veículos a diesel correspondem a 9,3%, enquanto etanol (2,3%), GNV (0,9%) e elétricos ou híbridos (0,4%) completam a distribuição, além de outras alternativas (4,7%).

A idade média da frota gaúcha é de 19 anos, indicando uma predominância de veículos mais antigos em circulação no Estado.

## Cada R\$ 1 investido em rodovias pode gerar até R\$ 4,77 ao PIB do transporte, diz estudo da CNT

Cada R\$ 1 investido em rodovias pode gerar até R\$ 4,77 em atividade econômica no setor de transporte, segundo levantamento da CNT. A Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte mostra que os aportes em infraestrutura rodoviária produzem um forte efeito multiplicador sobre o PIB do transporte, com impactos rápidos sobre produtividade, eficiência logística e custos operacionais.

No curto prazo, os efeitos aparecem rapidamente. De acor-

do com a análise, a cada R\$ 1 investido pelo setor privado em rodovias, o PIB do transporte cresce R\$ 2,58 no mesmo trimestre em que o investimento é realizado. No caso dos investimentos públicos federais, o impacto imediato é menor: R\$ 0,61 para cada real aplicado.

Na prática, rodovias mais eficientes reduzem o custo do frete, aceleram o transporte de mercadorias e barateiam o deslocamento de alimentos, combustíveis e produtos industriais até consumidores e empresas.

Com melhor infraestrutura, caminhões conseguem percorrer trajetos em menos tempo e com menor consumo de combustível.

Quando considerado o efeito acumulado ao longo do tempo, o impacto econômico se torna ainda mais expressivo. Segundo o estudo, cada R\$ 1 investido pelo setor privado pode gerar R\$ 4,77 no PIB do transporte em até nove meses, enquanto o investimento público federal produz efeito semelhante (R\$ 4,64) apenas após 18 meses.

Os dados ganham relevância

diante do peso do transporte na economia brasileira. Em 2025, o PIB do setor de transporte, armazenagem e correio alcançou R\$ 395,67 bilhões, com crescimento de 2,1% em relação ao ano anterior, segundo análise do Radar CNT do Transporte – PIB Brasil 2025. No mesmo período, a economia brasileira avançou 2,3%, totalizando R\$ 12,74 trilhões.

Apesar dessa relevância econômica, o nível de investimentos no País permanece limitado. Em 2025, os investimentos na economia brasileira cresce-

ram apenas 2,9%, e a participação dos investimentos no PIB ficou em 16,8%, abaixo da média histórica de 17,9% registrada entre 1996 e 2025.

“Ampliar e qualificar os investimentos em infraestrutura logística não apenas melhora a eficiência do transporte, mas também contribui para reduzir custos operacionais, aumentar a produtividade das cadeias produtivas e fortalecer a competitividade do Brasil”, afirma a diretora executiva da CNT, Fernanda Rezende.

## Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes lança livro sobre conservação da fauna

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) lançou o livro “Segurança Viária e Conservação da Fauna: Medidas de Mitigação para Reduzir Impactos sobre Animais Silvestres em Rodovias Federais Brasileiras”. A iniciativa repre-

senta um avanço estratégico na integração entre o desenvolvimento da infraestrutura e a preservação ambiental no País.

O evento foi realizado na sede da autarquia e reuniu técnicos, especialistas e gestores públicos. A publicação apresen-

ta diretrizes para padronizar o planejamento e a implantação de medidas como passagens de fauna, cercamentos e sinalização específica, com o objetivo de proteger a biodiversidade e reduzir colisões que colocam em risco a vida dos usuários das rodovias.

A obra é o resultado de uma colaboração entre o corpo técnico do DNIT e especialistas da área ambiental. Assinam a publicação as biólogas Fernanda Abra e Paula Prist, em conjunto com o diretor de Planejamento e

Pesquisa da autarquia, Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, e o coordenador-geral de Meio Ambiente, João Felipe Lemos Cunha. O trabalho reúne conhecimento científico e experiência prática aplicada à gestão da infraestrutura federal.

O Brasil possui a quarta maior malha rodoviária do mundo, sendo o modal responsável por 95% do transporte de passageiros e 65% da movimentação de cargas. Nesse contexto, o diretor de Planejamento e

Pesquisa do DNIT destacou a importância do guia como instrumento para promover soluções sustentáveis:

Voltado aos profissionais e estudantes da área ambiental e de transportes, o livro apresenta soluções baseadas em experiências nacionais e internacionais para mitigar os impactos da fragmentação de habitats. A publicação reforça que a proteção da fauna passou a ser elemento essencial no planejamento e na execução de obras rodoviárias.

## AVIAÇÃO

# Obras do Aerociti avançam em Guaíba e entram em fase ambiental

Gabrieli Silva

gabrielis@jcrs.com.br

O projeto do Aerociti, complexo aeronáutico em desenvolvimento em Guaíba, avança dentro do cronograma e já entrou em uma etapa considerada estratégica para o início efetivo das obras. Após o lançamento da pedra fundamental em outubro de 2025, o empreendimento liderado pela Aeromot teve a implantação do canteiro iniciada em dezembro do mesmo ano.

A primeira fase em andamento envolve a supressão vegetal e o afugentamento de fauna — procedimentos ambientais obrigatórios que devem se estender por três a quatro meses. A expectativa é que após concluída essa etapa, se abra caminho para o avanço mais intenso das obras civis.

Segundo a vice-presidente da Aeromot, Cristiane Cunha, o cronograma segue inalterado. “A previsão é que a primeira fase — que inclui a pista e a fábrica — esteja concluída até o final de 2027”, afirma.

Do total estimado de R\$ 3 bilhões anunciados para o Aerociti como aporte total do investimento em dez anos, cerca de R\$ 80



REPRODUÇÃO/JC

A expectativa é que, concluída essa etapa, se abra caminho para o avanço mais intenso das obras civis

milhões já foram investidos até o momento. O projeto também apresenta avanço significativo na etapa de planejamento: aproximadamente 80% dos estudos necessários já foram concluídos, incluindo grande parte das licenças ambientais.

Apesar disso, parte dos levantamentos ainda precisam ser finalizados ao longo da execu-

ção, especialmente aqueles que dependem de condições específicas, como análises de fauna em períodos reprodutivos.

Um dos principais desafios enfrentados até aqui foi a necessidade de revisão de estudos ambientais após as enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul em 2024. De acordo com Cristiane, o episódio exigiu a atualização de

análises, especialmente relacionadas ao solo, o que acabou postergando o início das obras físicas para dezembro.

“Projetos de longo prazo exigem tempo, especialmente no licenciamento. O maior desafio foi lidar com eventos não previstos, como as enchentes, que nos obrigaram a refazer estudos já concluídos”, explica.

Ainda assim, não houve entraves com a Fepam, órgão responsável pelo licenciamento ambiental, e o projeto segue dentro dos trâmites previstos.

A construção da pista — uma das estruturas centrais do Aerociti — depende da conclusão das obras de macrodrenagem e da preparação do terreno. A estimativa é que essa fase comece até o final de 2026, com entrega prevista para o fim de 2027.

Já a produção da primeira aeronave no local deve ocorrer em 2028, com a entrega de um protótipo desenvolvido dentro do complexo.

“Investimos muito tempo na pré-obra, mais do que na obra em si. A fase mais complexa já foi concluída; agora entramos em uma etapa mais tangível”, conclui a executiva.

Anunciado como um dos principais investimentos privados do setor aeronáutico no Estado, o Aerociti tem potencial para transformar Rio Grande do Sul em um polo de inovação relacionado à indústria aeroespacial, com impacto direto na geração de empregos, atração de empresas e desenvolvimento tecnológico.

A iniciativa também dialoga com a estratégia de diversificação econômica da Região Metropolitana de Porto Alegre, ao posicionar Guaíba como um novo eixo industrial voltado à aviação e à tecnologia de alto valor agregado.

## INFRAESTRUTURA

# Portos brasileiros ganham guia inédito de melhores práticas de segurança portuária e aduaneira

Em um cenário de expansão do comércio internacional e complexidade crescente das cadeias logísticas, os portos brasileiros e as áreas alfandegadas agora contam com um guia inédito que visa proteger as infraestruturas portuárias contra diferentes riscos e ameaças que afetam o setor globalmente, incluindo ocorrências como roubo e furto de carga, tráfico e contrabando, passageiros clandestinos, terrorismo, sabotagem, espionagem industrial e ciberataque.

Lançado no começo deste mês em Brasília, o “Guia de melhores práticas de segurança portuária e aduaneira” recomenda iniciativas voltadas à “prevenção de incidentes, à proteção de ativos e à garantia da fluidez operacional”, com base em padrões nacionais e internacionais. O objetivo é fortalecer a gestão da se-

gurança em instalações portuárias e retroportuárias.

Sob a coordenação da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), o guia foi desenvolvido em parceria com a Universidade Federal do Maranhão (Ufma) e contou com a colaboração da Coalizão Portuária, da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) e de um grupo de profissionais especializados. O estudo lista 67 melhores práticas identificadas para responder às ameaças contemporâneas, a partir de entrevistas com gestores de segurança, operadores portuários, autoridades e especialistas indicados pelas organizações, além de visitas técnicas in loco.

Entre as melhores práticas para proteção de instalações, a segurança de trabalhadores e usuários, estão, por exemplo, a

utilização de drones, radares, câmeras térmicas, leitores faciais e detectores de metais como apoio às operações nos portos. Também é essencial a realização de treinamentos e simulados, “excedendo o número mínimo estipulado pelas normativas”. Assim, o guia fornece subsídios para que outros terminais possam se inspirar e adotar medidas semelhantes.

“Estamos lançando uma ferramenta de referência estratégica, após um minucioso trabalho de todas as equipes envolvidas. O guia é complementar, incentiva a colaboração entre os stakeholders e a adoção de boas práticas, sempre alinhadas às normas nacionais e internacionais”, diz o presidente da ATP, Murillo Barbosa, acrescentando: “O foco é a proteção dos ativos, a integridade e eficiência das operações e

a construção de um ambiente de negócios ainda mais seguro, previsível e confiável, contribuindo com a inserção do Brasil no mercado global”.

“O lançamento do guia pela ATP é um alento para a segurança portuária. Representa um compromisso do setor com as boas práticas, nacionais e internacionais, e marca um amadurecimento, um crescimento institucional do setor, especialmente no momento em que essa agenda da segurança pública é tão importante para o nosso país e o setor portuário”, afirma o presidente da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), Marcelo João da Silva

De acordo com o guia, as oportunidades de melhorias no setor, verificadas no contexto brasileiro da segurança portuária e

aduaneira, envolvem não só as instalações portuárias, mas também a PF, a Receita, as administrações portuárias e até instâncias internacionais.

Nesse sentido, ressalta o trabalho, a identificação de oportunidades está diretamente relacionada à cooperação interagências, incluindo compartilhamento de informações, ao aproveitamento de acordos e programas internacionais, à adoção de inovações tecnológicas disponibilizadas por políticas públicas e à convergência com as exigências do comércio exterior e das cadeias logísticas globais. Essa cooperação pode ocorrer de diversas formas. Entre elas, forças-tarefas (operações conjuntas), arranjos híbridos de policiamento, redes formais coordenadas, programa e operações nacionais, além de treinamentos e simulações conjuntas.

## OPINIÃO

# O poder da escolha começa com dados confiáveis

**João Carlos de Oliveira**

Presidente da Associação Brasileira de Automação-GS1 Brasil

Dados confiáveis se tornaram um dos pilares da decisão de compra no varejo contemporâneo. Em um ambiente marcado pela multiplicidade de canais, pela abundância de informação e por consumidores cada vez mais atentos, a qualidade dos dados passou a influenciar diretamente a forma como produtos são encontrados, comparados e escolhidos.

Nos últimos anos, a jornada de consumo ficou mais complexa. O consumidor pesquisa mais, cruza informações e dedica tempo para entender melhor aquilo que está comprando. O preço continua relevante, mas já não é o único fator considerado. Características do produto, procedência, composição e até impacto ambiental passaram a ter peso real na decisão.

Esse movimento ampliou o papel da informação dentro do processo de compra. Quando os dados são claros e padroni-

zados, o consumidor consegue comparar alternativas com mais segurança. A decisão deixa de ser baseada apenas em percepção ou impulso e passa a se apoiar em informações objetivas. Isso torna a escolha mais consciente e fortalece a relação de confiança entre marcas, varejo e clientes.

A qualidade das informações também influencia diretamente a operação do varejo. Sistemas alimentados por dados consistentes melhoram a gestão de estoques, ajudam a reduzir rupturas e contribuem para uma experiência de compra mais fluida.

Essa consistência ganha ainda mais relevância em um ambiente cada vez mais integrado. Hoje o consumidor transita naturalmente entre loja física, e-commerce e marketplaces. Quando as informações são diferentes em cada canal, seja na descrição de um produto, na especificação técnica ou até na identificação de um item, a experiência se fragmenta e a confiança se perde.

No centro dessa discus-

são está algo que muitas vezes passa despercebido pelo consumidor final, mas sustenta boa parte da engrenagem do varejo moderno. A governança dos dados. À medida que o setor avança em digitalização, a gestão estruturada da informação deixa de ser apenas uma questão tecnológica e passa a ocupar espaço na estratégia das empresas.

Dados organizados também ampliam a capacidade de leitura do mercado. Com informações consistentes, as empresas conseguem identificar padrões de consumo, compreender melhor as preferências do público e ajustar estratégias com mais precisão. A tomada de decisão deixa de depender exclusivamente de percepção e passa a considerar evidências concretas.

Na minha visão, esse é um dos pontos mais relevantes da transformação digital no varejo. Muitas vezes o debate se concentra em novas tecnologias, plataformas ou ferramentas. No

entanto, tudo começa pela qualidade da informação que alimenta esses sistemas. Sem dados confiáveis, qualquer tecnologia perde eficiência.

O avanço de ferramentas de busca, os aplicativos de comparação de preços e as plataformas digitais reforça ainda mais essa realidade. Todos esses recursos dependem de bases de dados consistentes para apresentar resultados relevantes ao consumidor. Quando a informação de origem apresenta falhas, todo o processo de decisão acaba sendo impactado.

A qualidade dos dados precisa ser encarada como um ativo estratégico. Informações bem estruturadas sustentam operações mais eficientes, fortalecem a confiança do consumidor e ampliam a capacidade de análise do mercado.

Escolher sempre fez parte do ato de consumir. A diferença é que hoje a qualidade dessa escolha está diretamente ligada à qualidade da informação disponível. Quanto mais confiá-



GS1 BRASIL/DIVULGAÇÃO/JC



*O avanço de ferramentas de busca, os aplicativos de comparação de preços e as plataformas digitais reforça ainda mais essa realidade*

veis forem os dados, maior será a autonomia do consumidor e mais inteligente se torna a forma como o varejo responde a esse novo comportamento.

## A nova fronteira da TI: como acelerar com IA sem ampliar riscos

**Alexandro Barsi**

CEO e fundador da Verity

A Inteligência Artificial deixou de ser uma promessa para se consolidar como um dos principais vetores de transformação nas áreas de tecnologia. Ao encurtar ciclos de desenvolvimento, aprimorar a tomada de decisão e aumentar a precisão das entregas, a IA está redefinindo a forma como projetos de TI são planejados e executados dentro das organizações.

O que antes levava meses ou até anos para sair do papel, agora pode ser estruturado e entregue em prazos significativamente menores. Essa aceleração, no entanto, não vem sem desafios.

Dados recentes da Thomson Reuters mostram que 30% das empresas ainda adotam IA de forma lenta, enquanto 40% sequer possuem uma estratégia definida. O cenário revela um descompasso: ao mesmo tempo em que a tecnologia avança rapidamente, a capacidade

de implementação estruturada ainda é incipiente em boa parte das organizações.

Essa lacuna ajuda a explicar por que muitos projetos de transformação digital continuam falhando. Segundo a McKinsey, uma parcela relevante dessas iniciativas não atinge os resultados esperados, principalmente devido a falhas na execução, desalinhamento estratégico e baixa integração entre sistemas.

Nesse contexto, a inovação deixa de ser apenas um diferencial competitivo e passa a ser um fator crítico para a sobrevivência dos negócios.

Existe uma percepção de que a IA resolve, por si só, os desafios de velocidade e eficiência. Mas o que vemos na prática é que, sem uma base estruturada e uma operação preparada, ela pode até acelerar processos, mas também amplificar problemas.

Na prática, a verdadeira transformação não está apenas na adoção da tecnologia, mas na forma como ela é integrada ao

negócio. Isso significa conectar estratégia, operação e tomada de decisão em um mesmo fluxo, garantindo que a velocidade não comprometa a qualidade.

IA não é apenas automação ou ganho de produtividade. É acelerar decisões, reduzir incertezas e permitir que as empresas avancem com mais segurança em ambientes cada vez mais críticos.

O avanço recente da IA generativa e dos chamados modelos agênticos amplia ainda mais esse potencial. Hoje, essas tecnologias já são capazes de acelerar etapas relevantes do desenvolvimento de sistemas, apoiar testes, antecipar falhas e aumentar a produtividade das equipes de tecnologia.

Ainda existem riscos importantes, como alucinações, inconsistências e possíveis exposições operacionais, que exigem governança, controle e maturidade técnica para serem mitigados. Sem isso, a mesma velocidade que impulsiona resultados pode também ampliar

falhas e gerar retrabalho.

Por isso, o principal desafio das empresas não está apenas em adotar Inteligência Artificial, mas repensar profundamente a forma como seus projetos são estruturados. O equilíbrio entre velocidade, qualidade, segurança e governança passa a ser o novo centro das decisões tecnológicas.

As organizações que conseguem transformar o potencial da IA em eficiência real e vantagem competitiva. As empresas que, ao adotarem a tecnologia sem estrutura adequada, correm o risco de acelerar sua própria perda de relevância.

É nesse cenário que ganha força o papel de empresas especializadas em engenharia de tecnologia, capazes de transformar inovação em resultado concreto. Mais do que implementar ferramentas, o desafio está em construir ambientes tecnológicos resilientes, integrados e preparados para evoluir continuamente.

A inovação que gera valor



MARCÓS MESQUITA/DIVULGAÇÃO/JC

não é a que aparece, mas a que sustenta a operação e permite que o negócio avance sem interrupções. A IA é um acelerador poderoso, mas precisa estar conectada a uma arquitetura sólida e a uma estratégia clara.

A nova fronteira da TI não está apenas em fazer mais rápido, porém em fazer melhor, com consistência e segurança. É essa combinação que vai separar quem apenas adota tecnologia de quem, de fato, lidera a transformação.