

Perfil dos Operadores Logísticos

Edição 2026

Sumário executivo



Associação Brasileira
de Operadores
Logísticos



ABERTURA

CARTA DE APRESENTAÇÃO

O Perfil dos Operadores Logísticos no Brasil chega à sua sétima edição em 2026, em uma iniciativa promovida pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL). Iniciado em 2015, o estudo é realizado, pela terceira vez, em parceria com o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS) e tem como objetivo traçar um panorama atualizado do setor de Operadores Logísticos (OLs) no país.

O Brasil conta com cerca de 1.500 Operadores Logísticos de diferentes portes, que, juntos, movimentam R\$ 247 bilhões. O setor é responsável pela geração de 2,8 milhões de empregos diretos e indiretos e pelo recolhimento de R\$ 57 bilhões aos cofres públicos.

O resultado deste levantamento reforça o papel fundamental que essas empresas desempenham na economia. Com média de 32 anos no mercado brasileiro, elas atuam como elos indispensáveis para a integração das cadeias de suprimentos de diversos setores. Ao integrar serviços de transporte, armazenagem e outras atividades relacionadas à gestão e à operação logística, os OLs aumentam a eficiência das cadeias de suprimentos da indústria e do comércio nacionais. Essa atuação integrada melhora a qualidade dos serviços prestados às empresas e, consequentemente, à população, contribuindo para uma cadeia de abastecimento mais eficiente.

Nesta edição, pela primeira vez, dedicamos um capítulo específico à **Multimodalidade**, tema central da agenda institucional da ABOL. A verdadeira integração entre os diferentes modais de transporte é estratégica para ampliar a competitividade do país, reduzir ineficiências, custos e emissões, e fortalecer a resiliência das cadeias de suprimentos. Nesse contexto, os Operadores Logísticos ocupam posição privilegiada para impulsionar soluções multimodais, por conectar os diferentes elos da cadeia a partir do transporte, por qualquer modal, armazenagem, tecnologias e gestão em operações cada vez mais complexas e conectadas.

Para a ABOL, a produção e a consolidação de dados setoriais servem como instrumentos essenciais para uma atuação institucional cada vez mais qualificada. Informações consistentes sobre a realidade dos OLs fortalecem o diálogo com o poder público, apoiam a formulação de políticas públicas e contribuem para que as pautas regulatórias, tributárias, trabalhistas, de infraestrutura e de sustentabilidade sejam tratadas com base em evidências e nas necessidades concretas do setor.

Espera-se que este relatório contribua para disseminar as principais informações sobre o setor, servindo de base para decisões estratégicas de empresas de logística, de seus clientes e do poder público, além de oferecer à sociedade uma visão acessível e abrangente da dimensão e da relevância dos Operadores Logísticos para o país.

Marcella Cunha, Diretora Presidente da ABOL

Maria Fernanda Hijjar, Sócia Diretora do ILOS

OBJETIVOS DA PESQUISA

▶ Destacar a relevância dos Operadores Logísticos, sua evolução e seu papel para o Brasil

▶ Trazer visibilidade e informações ao mercado sobre os serviços e estratégias dos Operadores Logísticos

▶ Mapear desafios e anseios do setor

▶ Trazer à tona a multimodalidade e seu papel entre os Operadores Logísticos, promovendo maior coordenação entre investimentos privados e formulação de políticas públicas

▶ Ser referência para o desenvolvimento da logística no país, servindo de embasamento para empresas, sociedade, academia e o poder público governos

Índice

	Metodologia e Amostra	4
	CAPÍTULO 1 Relevância do Setor	5
	CAPÍTULO 2 Abrangência do Setor	13
	CAPÍTULO 3 Perspectivas Financeiras	20
	CAPÍTULO 4 Estratégia e Posicionamento	29
	CAPÍTULO 5 Multimodalidade	44
	CAPÍTULO 6 Atuação Governamental	56

METODOLOGIA E AMOSTRA

A pesquisa, que traça o perfil dos Operadores Logísticos, foi construída a partir de uma amostra diversificada, composta por empresas de diferentes portes. Combinada a uma análise abrangente de bases cadastrais de empresas em todo o país, essa amostra permitiu reunir informações suficientes para conferir representatividade ao estudo em relação ao universo dos OLs no Brasil.

CONSIDERAÇÕES SOBRE OS PERÍODOS DE ANÁLISE

A sétima edição do “Perfil dos Operadores Logísticos” foi realizada entre maio e junho de 2026. De modo geral, os gráficos apresentados ao longo do relatório tem 2026 como ano de referência. Para indicadores que dependem de um exercício anual, como faturamento, tributos e outros, foi adotado 2025 como ano-base.

ANÁLISE DE REGISTROS DE EMPRESAS DO BRASIL

7 milhões

de empresas extraídas das bases públicas da Receita Federal de 2025, por CNPJ

14 mil

empresas com cadastro ativo e CNAE elegível a operador logístico compuseram a base analisada

1.500

Operadores Logísticos no Brasil estimados, após amostragem e análises da oferta de serviços de transporte e armazenagem

AMOSTRA DA PESQUISA COM OLs

134 respostas válidas de Operadores Logísticos **35%** do faturamento do setor

Tamanho da amostra por número de funcionários

Número de funcionários do OL	Número de respondentes
+ de 10.001	5
5.001-10.000	6
1.001-5.000	26
501-1.000	22
201-500	27
51-200	34
Até 50	14

Tamanho da amostra por Porte do OL

Porte das empresas*	Representatividade da amostra
OLs Pequenos	38%
OLs Médios	29%
OLs Grandes	33%



2 meses
de coleta
de respostas
(maio – jun)



Validação de
todos
questionários
respondidos

*Porte dos Operadores Logísticos definido pelo faturamento anual: Pequenos – abaixo de R\$ 100 milhões; Médios – de R\$ 100 milhões a R\$ 600 milhões; Grandes – acima de R\$ 600 milhões.

CAPÍTULO 1

Relevância do Setor

TAMANHO DO MERCADO

O Brasil possui cerca de 1.500 Operadores Logísticos, que juntos faturam R\$ 247 bilhões por ano.



SETOR DE OPERADORES LOGÍSTICOS NO BRASIL



Faturamento anual

R\$ 247
bilhões



Número de Operadores
Logísticos

1.500

Empresas atuando no mercado
brasileiro

Os Operadores Logísticos
representam

20%

dos **R\$ 1,2** trilhão
gastos com transporte e
armazenagem no Brasil



ASSOCIADOS ABOL



R\$ 45
bilhões

Faturamento agregado dos associados



32

Operadores Logísticos
Associados

Os associados ABOL
representam

18%

do faturamento do setor de
Operadores Logísticos

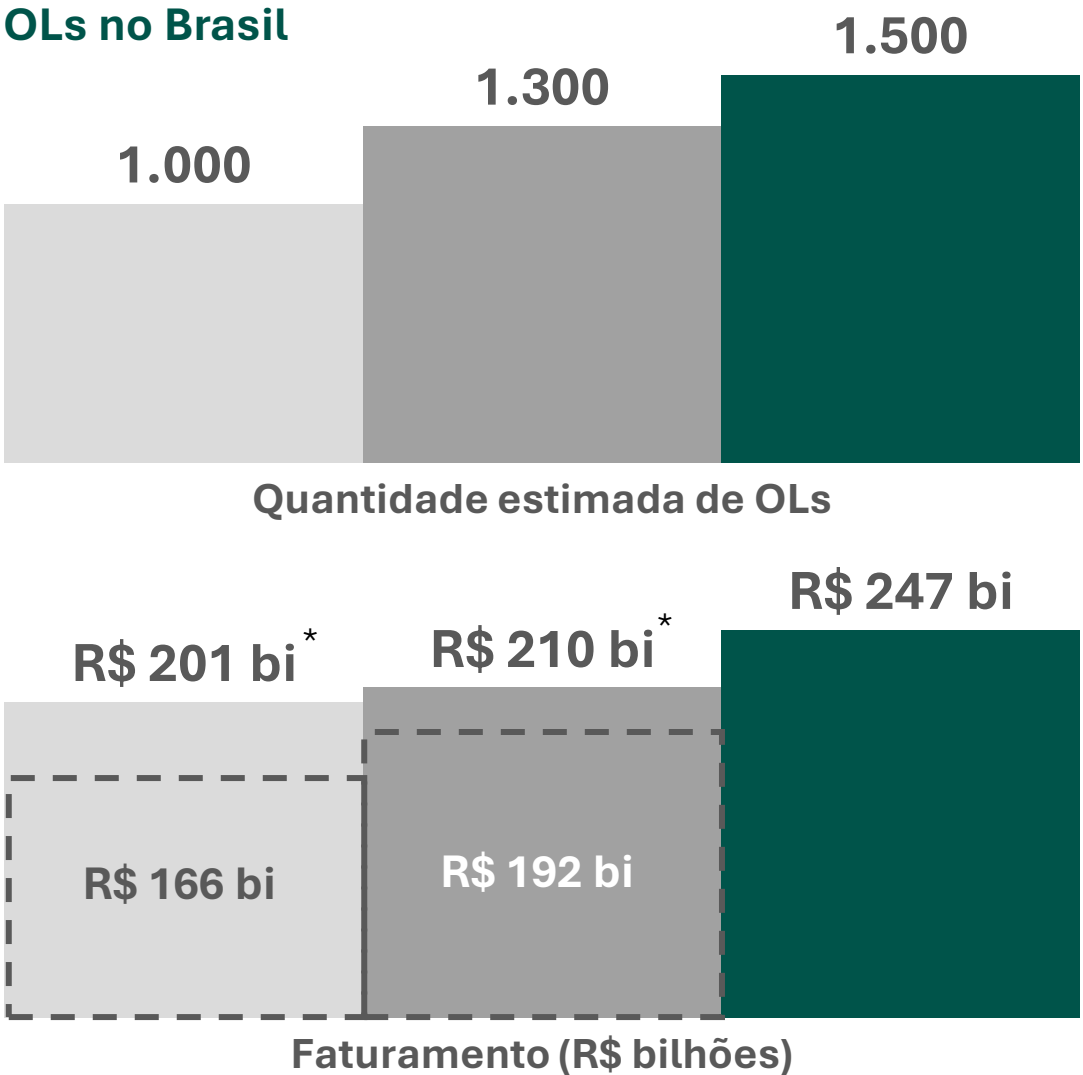
TAMANHO DO MERCADO

O setor de Operadores Logísticos segue em expansão desde 2021, com aumento do número de empresas atuantes e do faturamento real.

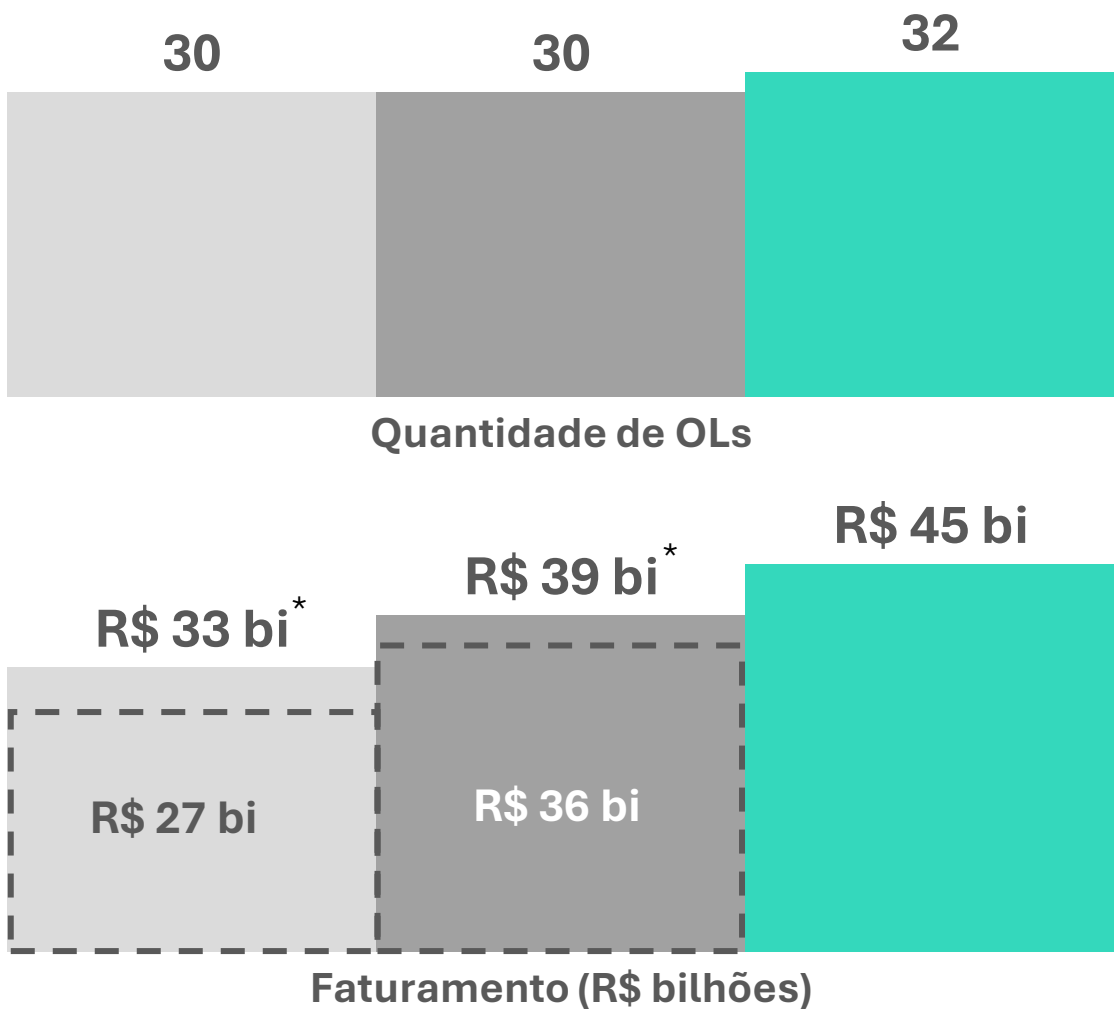
Total de Operadores Logísticos e faturamento do setor

Comparativo ao longo dos anos

Setor de OLs no Brasil



Associados ABOL



* Valores atualizados para 2025 com base no IPCA do período

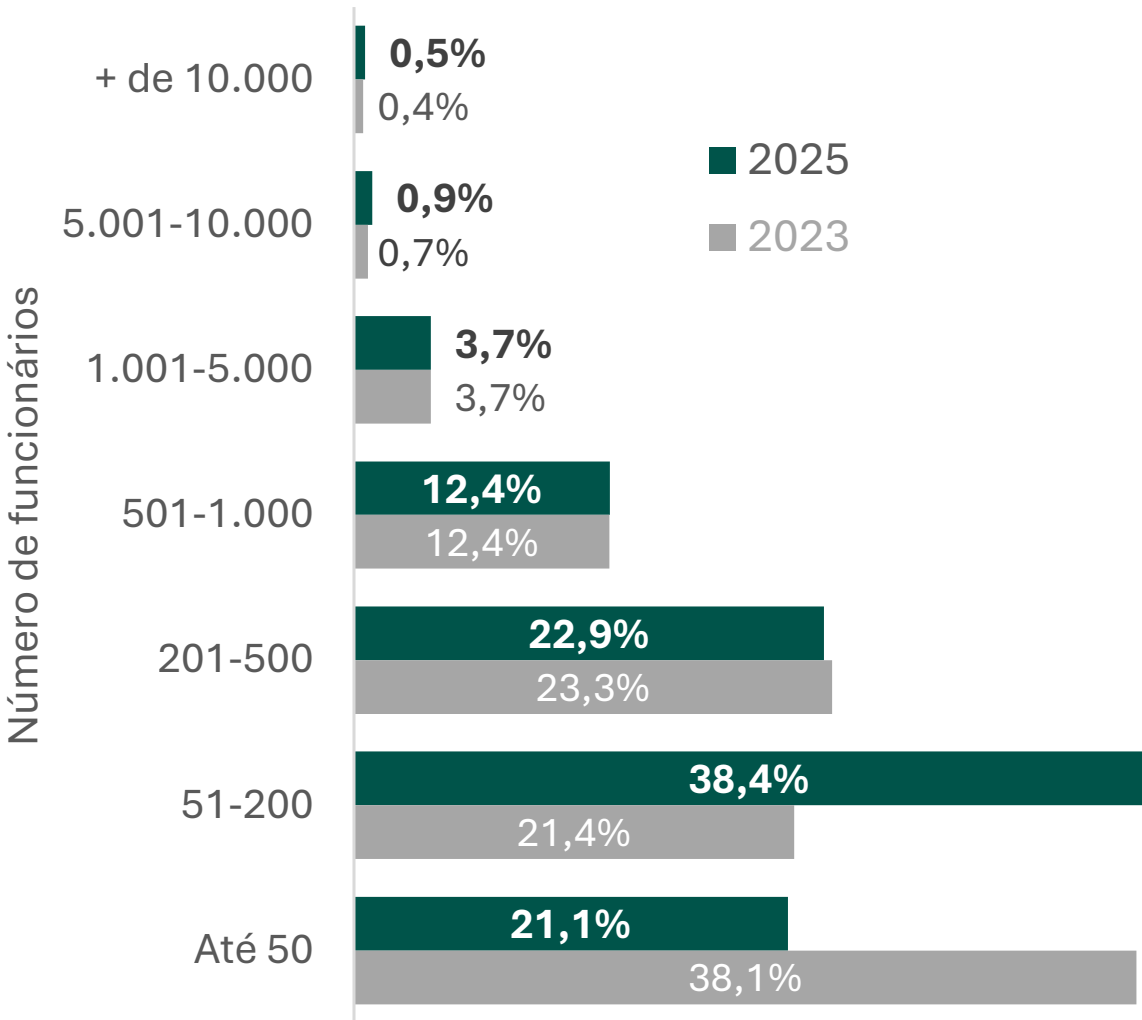
Faturamento nominal das edições anteriores

TAMANHO DAS EMPRESAS

A base dos Operadores Logísticos atuantes no Brasil passou a contar com empresas de maior porte, com aumento no número de funcionários. A concentração de receita, por sua vez, mostra que 17% dos maiores OLS do país são responsáveis por 77% do faturamento do setor.

Porte dos Operadores Logísticos

% de OL em cada faixa



Concentração do mercado de OLS: quantidade x receita

	Quantidade % de OLS		Faturamento dos OLS		
	2023	2025	2023	2025	
Acima de 5.000 funcionários	1,1%	1,4%	R\$ 50* Bi (24%)	R\$ 52 Bi (21%)	18% dos OLS concentram 77% da receita do setor
De 1.001 a 5.000 funcionários	3,7%	3,7%	R\$ 45* Bi (21%)	R\$ 61 Bi (25%)	
De 501 a 1.000 funcionários	12,4%	12,4%	R\$ 65* Bi (31%)	R\$ 77 Bi (31%)	
Até 500 funcionários	82,7%	82,4%	R\$ 50* Bi (24%)	R\$ 57 Bi (23%)	
TOTAL	100%	100%	R\$ 210* bilhões	R\$ 247 bilhões	

* Valores atualizados com base no IPCA do período

ARRECADAÇÕES

Em 2025, os Operadores Logísticos recolheram R\$ 57 bilhões em tributos e encargos, o equivalente a cerca de 1,4% da carga tributária bruta brasileira. Os encargos trabalhistas respondem por mais de um quarto do total, refletindo a natureza intensiva em mão de obra do setor.

Recolhimento de tributos e encargos pelos OLs – 2025

	Tributos <i>CSLL, IRPJ, PIS, COFINS, ICMS e ISS</i>		Encargos Trabalhistas <i>INSS e FGTS</i>		Total recolhido pelos OLs <i>Soma: Tributos + Encargos</i>
Setor de Operadores Logísticos	Municipais: R\$ 6 Bi Estaduais: R\$ 15 Bi Federais: R\$ 20 Bi ----- Total: R\$ 41 Bi	+	R\$ 16 Bi	=	R\$ 57 Bi
Associados ABOL	R\$ 7 Bi	+	R\$ 1,5 Bi	=	R\$ 8,5 Bi

O setor de Operadores Logísticos segue ampliando a geração de empregos a cada ano, alcançando 2,8 milhões de empregos diretos e indiretos em 2025.

Empregos gerados pelos Operadores Logísticos

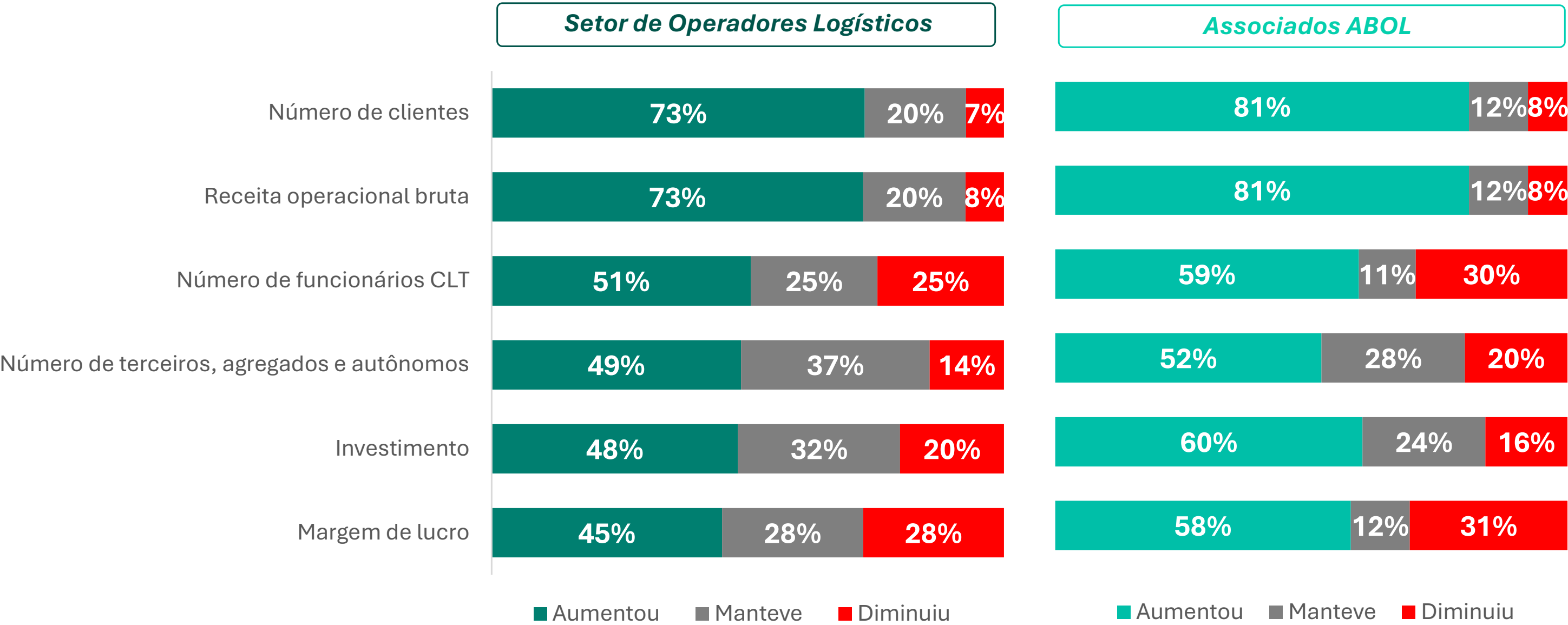
	Setor de Operadores Logísticos			Associados ABOL		
	2021	2023	2025	2021	2023	2025
Empregos diretos CLT	519 mil pessoas	574 mil pessoas	722 mil pessoas	132 mil pessoas	124 mil pessoas	150 mil pessoas
Empregos diretos terceiros	174 mil pessoas	230 mil pessoas	260 mil pessoas	31 mil pessoas	30 mil pessoas	35 mil pessoas
Empregos diretos totais	693 mil pessoas	804 mil pessoas	983 mil pessoas	163 mil pessoas	154 mil pessoas	185 mil pessoas
Empregos indiretos Cadeias periféricas	1,3 MM pessoas	1,5 MM pessoas	1,8 MM pessoas	310 mil pessoas	294 mil pessoas	354 mil pessoas
TOTAL de Empregos Gerados (Diretos + Indiretos)	2,0 MM pessoas	2,3 MM pessoas	2,8 MM pessoas	473 mil pessoas	448 mil pessoas	539 mil pessoas
Empregos diretos e indiretos gerados pelos OLs no total de pessoas ocupadas no Brasil	2,1% da população ocupada	2,3% da população ocupada	2,7% da população ocupada	0,5% da população ocupada	0,5% da população ocupada	0,5% da população ocupada

EVOLUTIVO GERAL DO SETOR

O setor de Operadores Logísticos vem expandindo sua base de clientes e receita, com os associados ABOL demonstrando uma melhor evolução em todos os indicadores.

Evolução¹ do setor de Operadores Logísticos

% de respondentes



¹Evolução em 2025

Relevância do setor

Os Operadores Logísticos mantêm grande relevância no país em geração de receita, empregos e impostos. O setor reúne cerca de **1.500 empresas** – 15% a mais do que na edição anterior – e movimentou **R\$ 247 bilhões em 2025**, o equivalente a quase 1,9% do PIB. Sob a responsabilidade dos Operadores Logísticos estão cerca de 20% dos custos logísticos de transporte e armazenagem do Brasil. Os 32 associados ABOL, juntos, faturaram R\$ 45 bilhões, o que representa 18% do mercado total do setor.

O faturamento real do setor de OLs **cresceu 18% desde 2023, ou 8,5% ao ano**. O segmento é formado por pequenas, médias e grandes empresas e é pouco concentrado: com cerca de 1.500 players, nenhum grupo isolado domina o mercado. A concentração do mercado segue com 77% da receita proveniente de 17% das empresas de maior porte.

Em quantidade de empregos, o setor gerou 983 mil postos diretos em 2025 (**alta de 22% sobre 2023**), e 2,8 milhões, considerando os postos indiretos e cadeias periféricas. Isso representa 2,7% da população ocupada no Brasil, ante 2,3% da edição anterior. Entre os associados ABOL, o total alcança 539 mil pessoas. Em **tributos e encargos**, os Operadores Logísticos recolheram **R\$ 57 bilhões**, dos quais **R\$ 8,5 bilhões vieram dos associados**.

O evolutivo do setor mostrou-se novamente positivo na maior parte dos indicadores: cerca de sete em cada dez operadores registraram **aumento de clientes e de receita operacional bruta, acompanhados de contratações e de investimento**. A margem de lucro dos Operadores Logísticos, porém, segue bastante pressionada pelos altos custos.

Entre os associados ABOL, o desempenho foi superior à média em todos os indicadores.

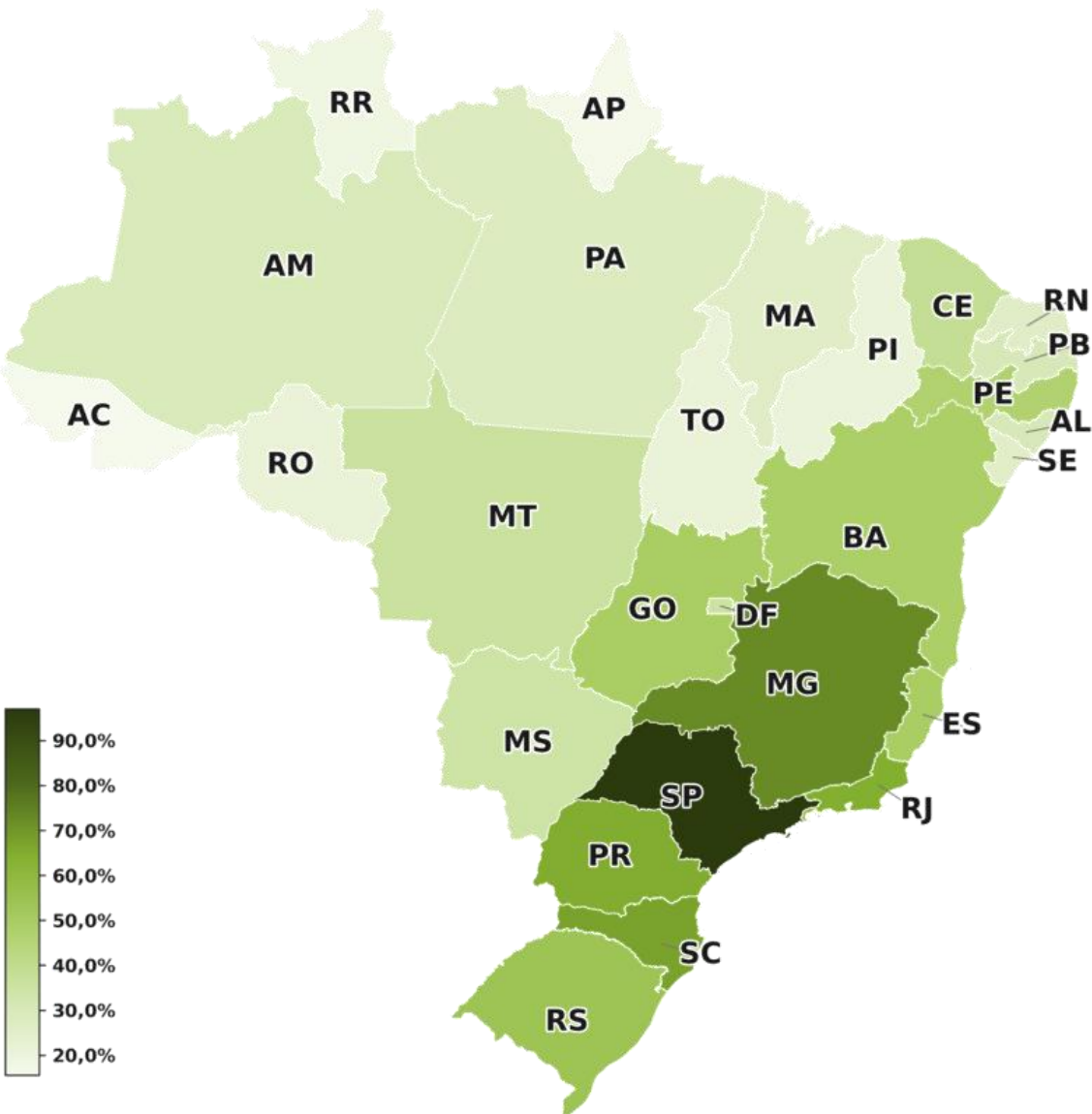
CAPÍTULO 2

Abrangência do Setor

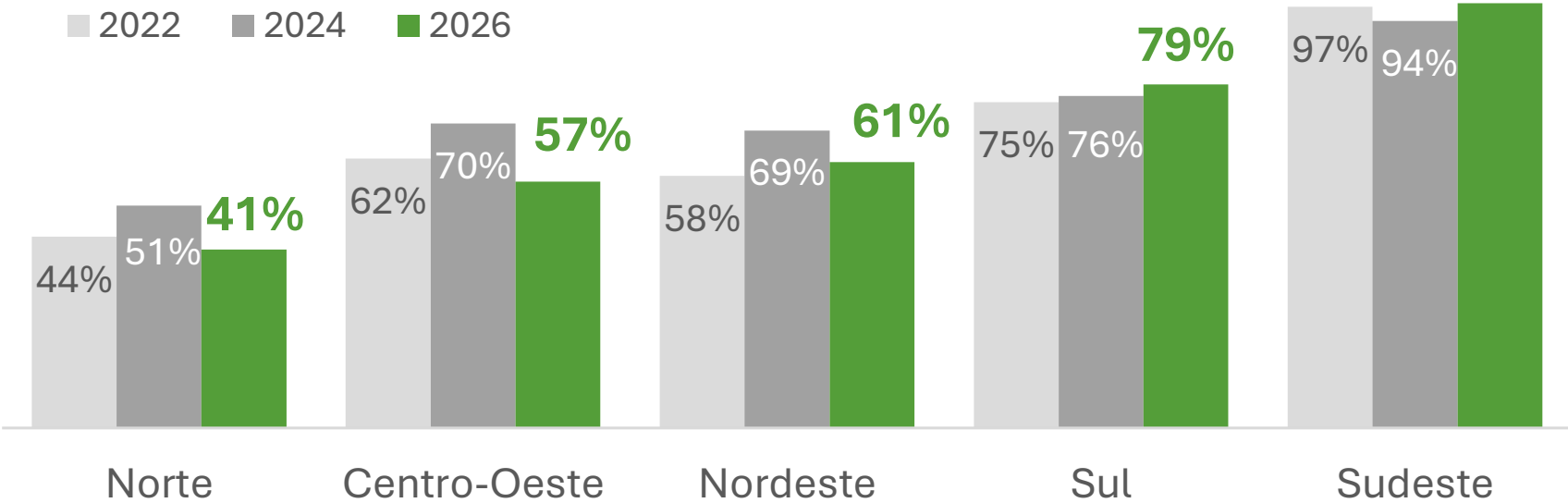
ABRANGÊNCIA TERRITORIAL

Os Operadores Logísticos mantêm uma grande abrangência geográfica, mas com atendimento mais amplo nas regiões de maior mercado. O foco nas regiões Sudeste e Sul se intensificou nos últimos anos, com presença de 98% e 79% dos OLs, respectivamente.

Atuação dos OLs por estado do Brasil
% de respondentes



Atuação dos OLs por região do Brasil
% de respondentes



OLs que atuam nas 5 regiões do Brasil em 2026

31%
dos respondentes

Número médio de estados em que os operadores atuam em 2026

11
estados

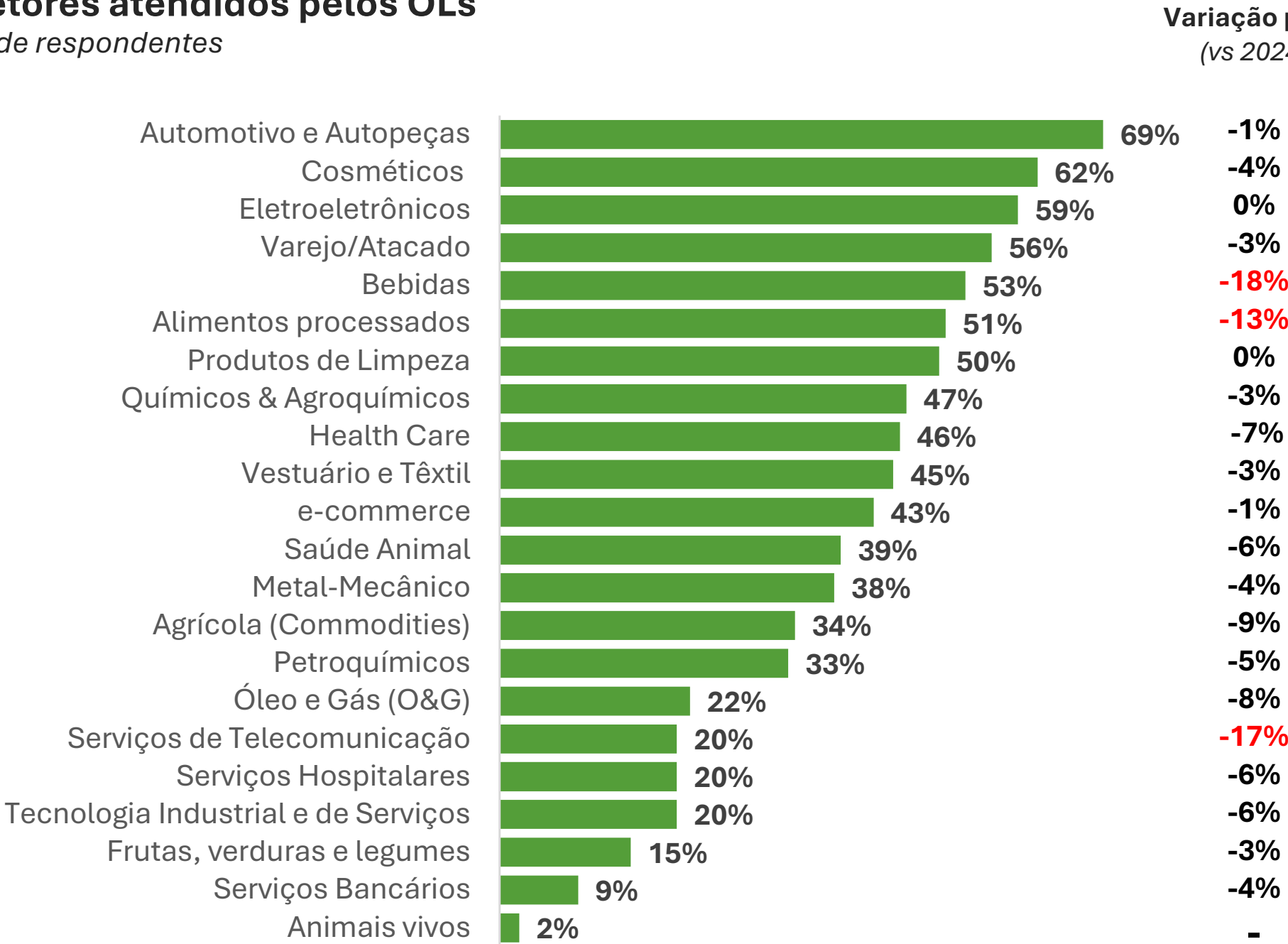
OLs que atuam em logística internacional

31%
dos respondentes

Os Operadores Logísticos seguem atendendo múltiplos setores, mas com uma tendência de maior foco em mercados de alto valor agregado. Alguns segmentos, como bebidas e alimentos, registram redução da proporção de OLs atuantes. Essa tendência pode ser revertida, visto que 57% dos OLs estão buscando ampliar setores.

Setores atendidos pelos OLs

% de respondentes



¹Variação em pontos percentuais sobre última pesquisa ‘Perfil dos Operadores Logísticos ABOL - ILOS 2024’

ATIVIDADES REALIZADAS

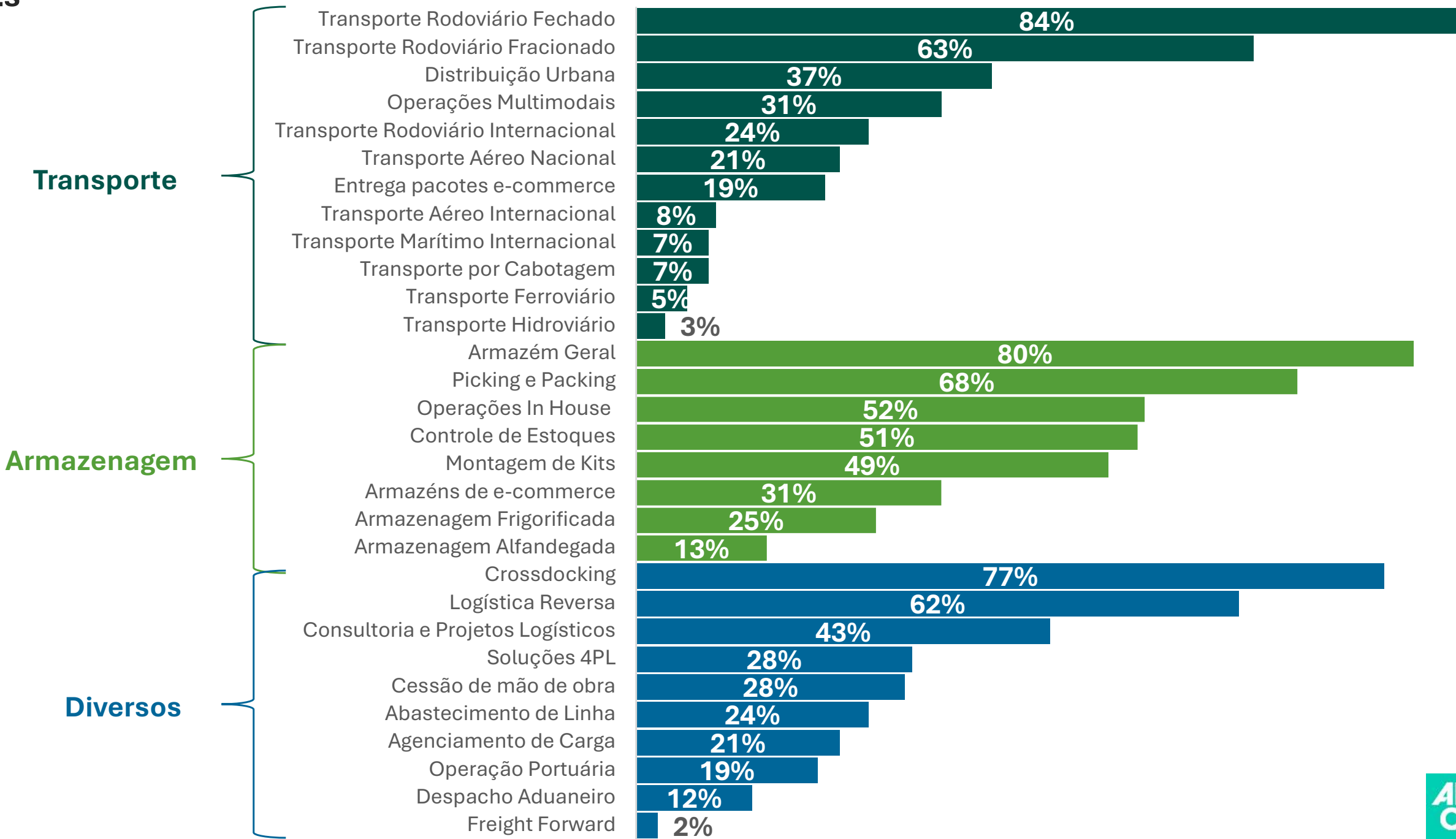
Transporte rodoviário, armazenagem geral e crossdocking são as atividades mais realizadas pelos OLs, enquanto cresce a contratação conjunta de transporte e armazenagem pelos clientes. A movimentação de carga fechada é o serviço mais presente. As principais atividades dos operadores são complementadas por uma série de serviços adicionais como picking e packing, cessão de mão de obra, operações multimodais, entre outros.

Atividades realizadas pelos OLs

% de respondentes

93% dos OLs têm clientes que contratam conjuntamente ambas operações de **TRANSPORTE e ARMAZENAGEM**. No ano de 2024 eram apenas 80%

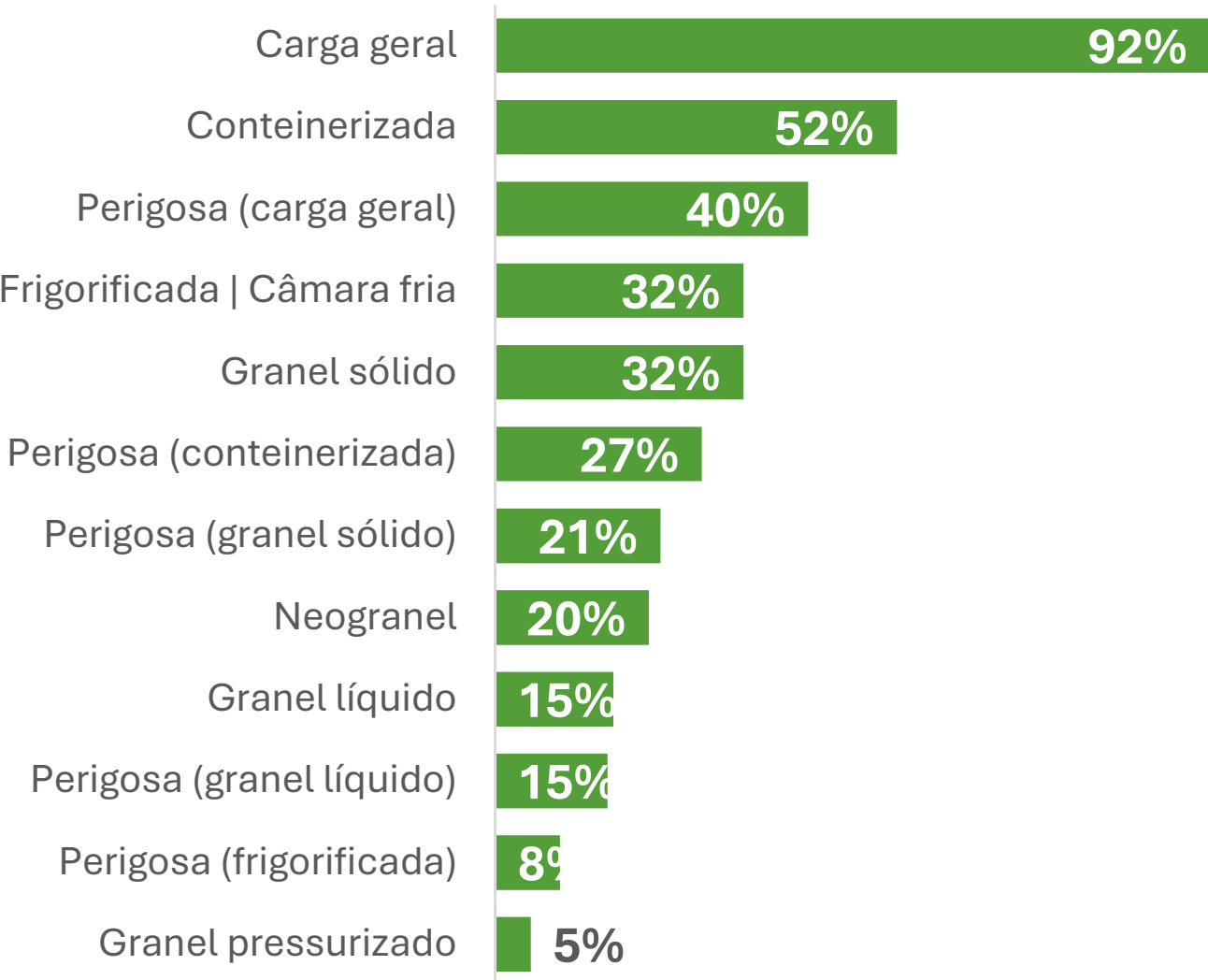
59% dos OLs estão **aumentando** seu portfólio de serviços



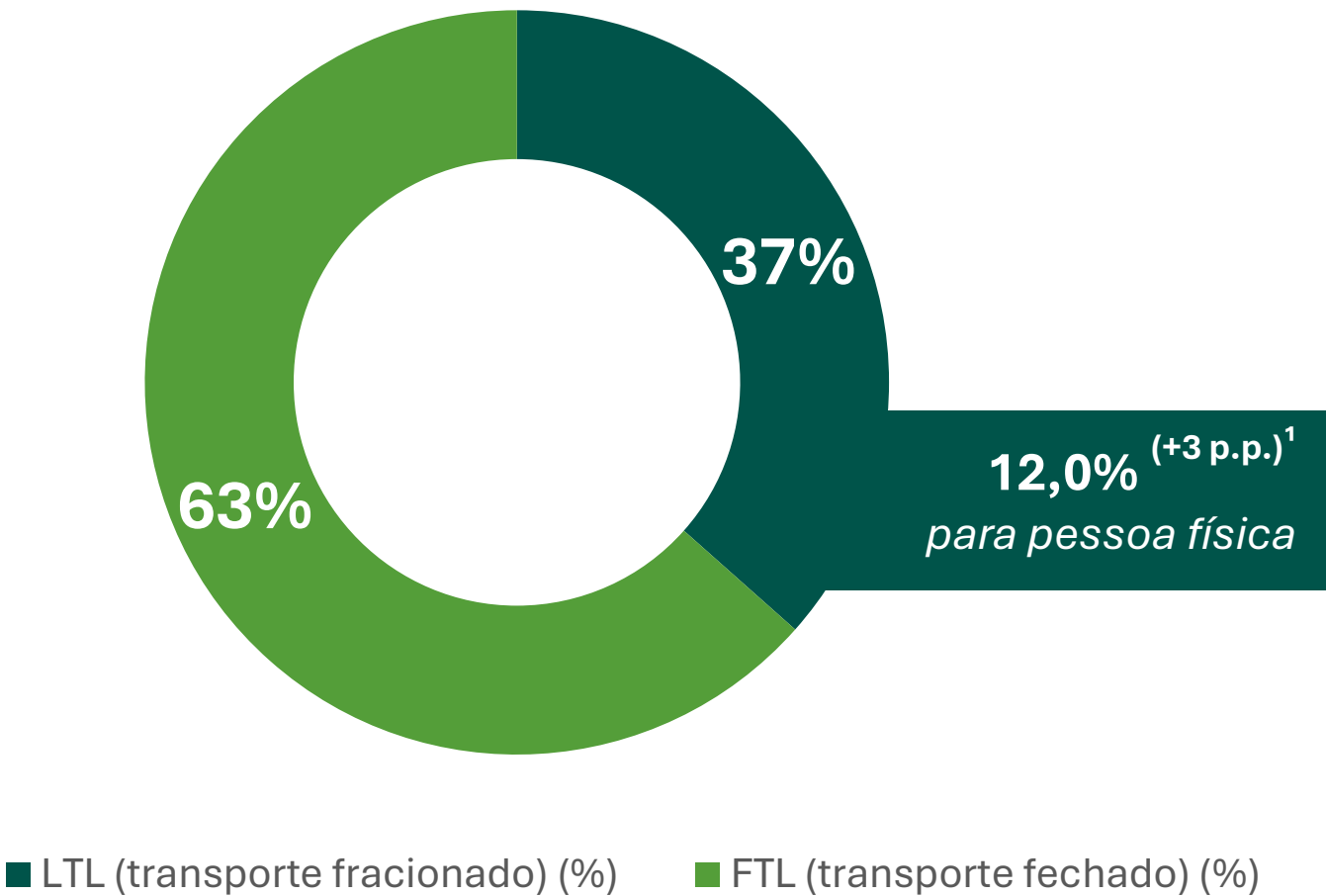
ABRANGÊNCIA DE CARGA

Os OLs movimentam múltiplos tipos de carga, mas principalmente carga geral, em transporte lotação ou fracionado, com crescimento do envio direto para as pessoas físicas.

Tipo de carga transportada pelos OLs
% de respondentes



Representatividade de FTL e LTL nas operações
% do total de volume (ton)



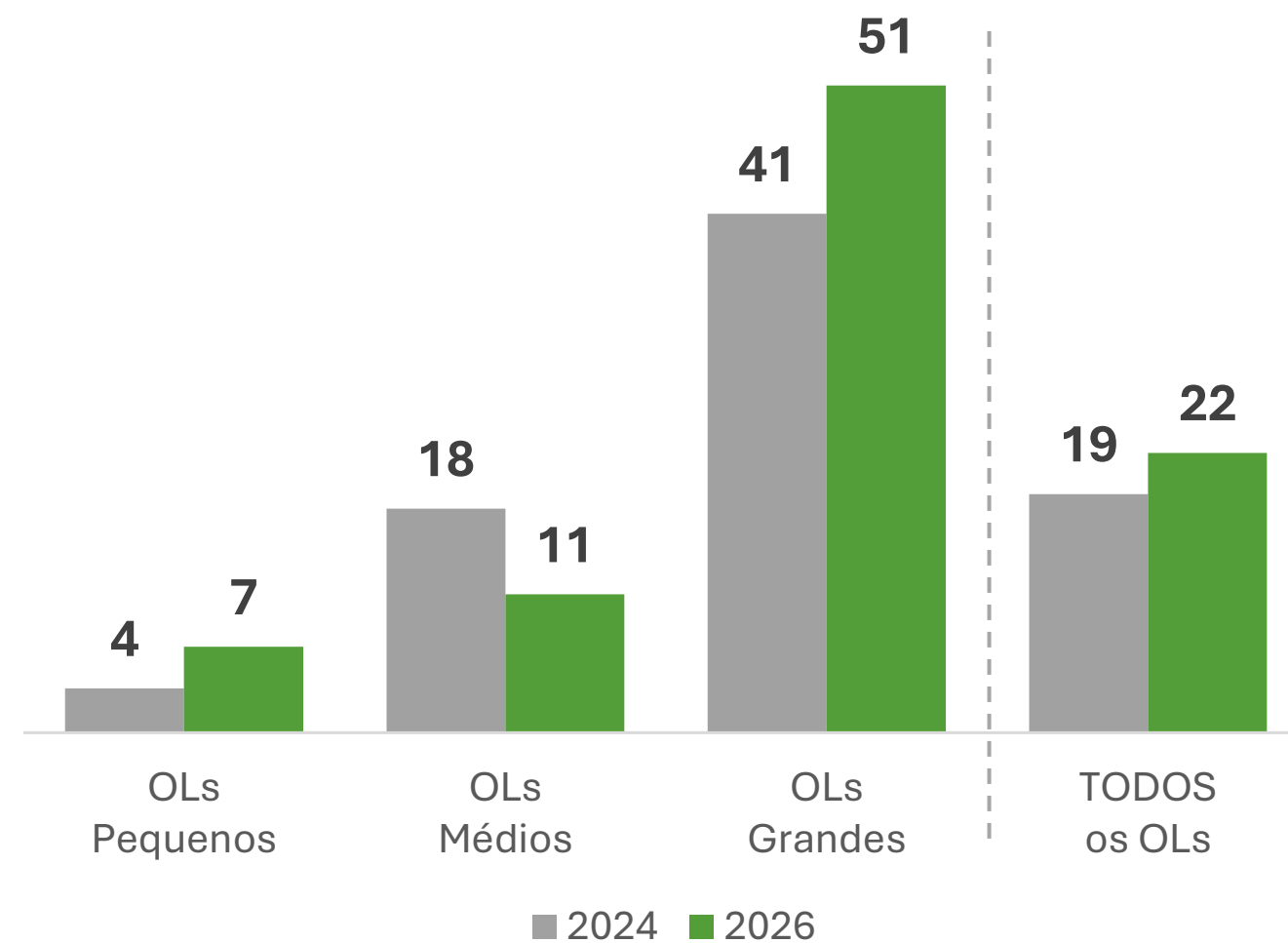
¹Varição em pontos percentuais sobre última pesquisa `Perfil dos Operadores Logísticos ABOL - ILOS 2024`

ABRANGÊNCIA DE INSTALAÇÕES

Os Operadores Logísticos combinam diferentes tipos de operação e instalação, em uma infraestrutura cada vez mais ampla e diversificada.

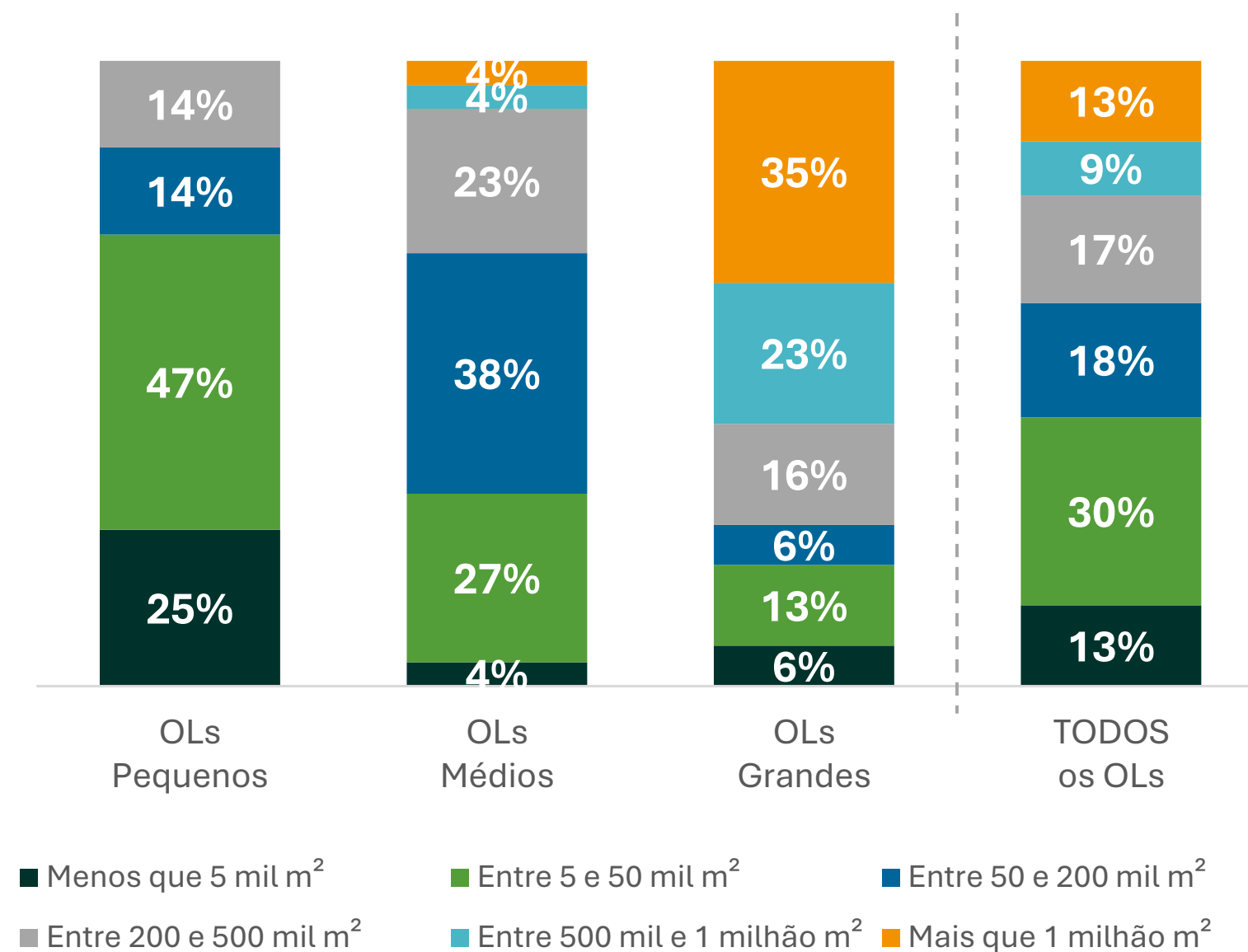
Quantidade de instalações utilizadas pelos OLs

Valores médios



Área de armazenagem por porte

% de respondentes



Abrangência do setor

Os Operadores Logísticos demonstram grande abrangência em sua atuação, com ampla presença geográfica, variedade de setores e clientes atendidos, inúmeros serviços logísticos prestados e diferentes tipos de carga movimentados.

PRESENÇA GEOGRÁFICA: **31% dos OLs atuam nas cinco regiões** brasileiras simultaneamente e 31% possuem serviços de logística internacional. Em média, cada operador utiliza **22 instalações** (galpões, CDs e transit points), ante 19, na edição anterior. O Sudeste permanece praticamente com atendimento universal (98%), o Sul é a única região em avanço consistente (79%), enquanto Nordeste (61%), Centro-Oeste (57%) e Norte (41%) recuaram na proporção de Operadores Logísticos atuantes.

SETORES ATENDIDOS: Os OLs atendem mais de 20 setores econômicos, focando principalmente em segmentos de mais alto valor: **automotivo e autopeças lidera (69%)**, seguido por cosméticos (62%) e eletroeletrônicos (59%). Os setores de Bebidas e Alimentos, por sua vez, embora ainda sejam representativos, apresentaram diminuição da proporção de OLs atuantes.

SERVIÇOS PRESTADOS: O portfólio de atividades dos OLs é amplo e cobre transporte, armazenagem e serviços diversos. No transporte, predominam o **rodoviário fechado (84%) e o fracionado (63%)**, enquanto ferrovia (5%), cabotagem (7%) e hidrovia (3%) seguem restritas. Destacam-se também **armazém geral (80%) e crossdocking (77%)**, somados a picking e packing, logística reversa e controle de estoques. Cada operador combina múltiplos serviços simultaneamente.

CARGAS MOVIMENTADAS: O tipo mais transportado é a **Carga Geral (92%)**, reflexo do perfil rodoviário do setor. Os OLs também atuam de forma significativa em cargas mais complexas: Containerizada (52%), Perigosa (de 8% a 40%, conforme o tipo), Granel Sólido (32%), Frigorificada (32%), Neogranel (20%) e Granel Líquido (15%). O operador raramente é monocarga.

OPERAÇÕES: O volume divide-se em **63% carga fechada (FTL) e 37% fracionado (LTL)**, estável frente à edição anterior, com 12% do LTL destinado a pessoas físicas, o que representa um aumento de 3 p.p. em relação à pesquisa anterior.

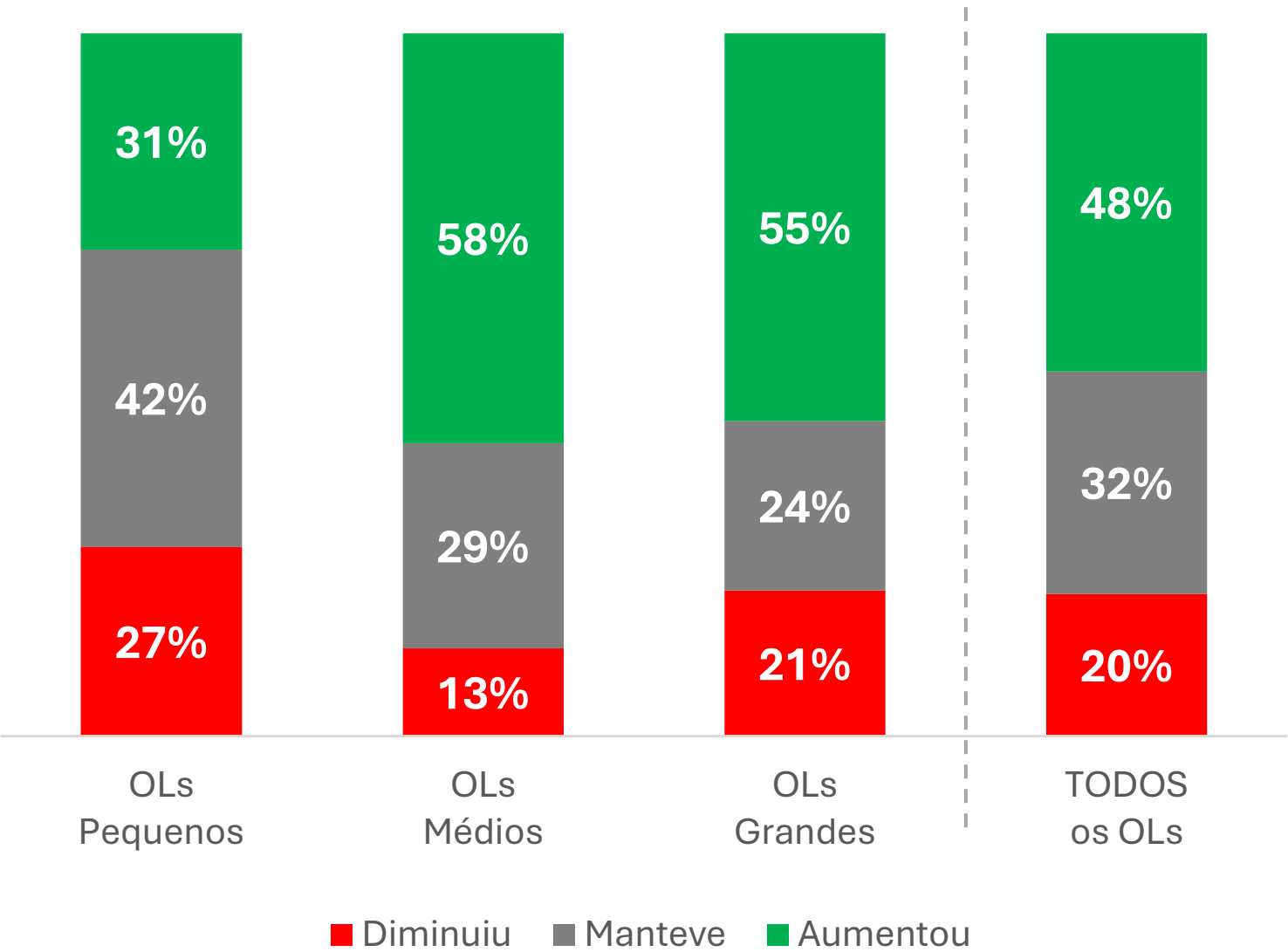
CAPÍTULO 3

Perspectivas Financeiras

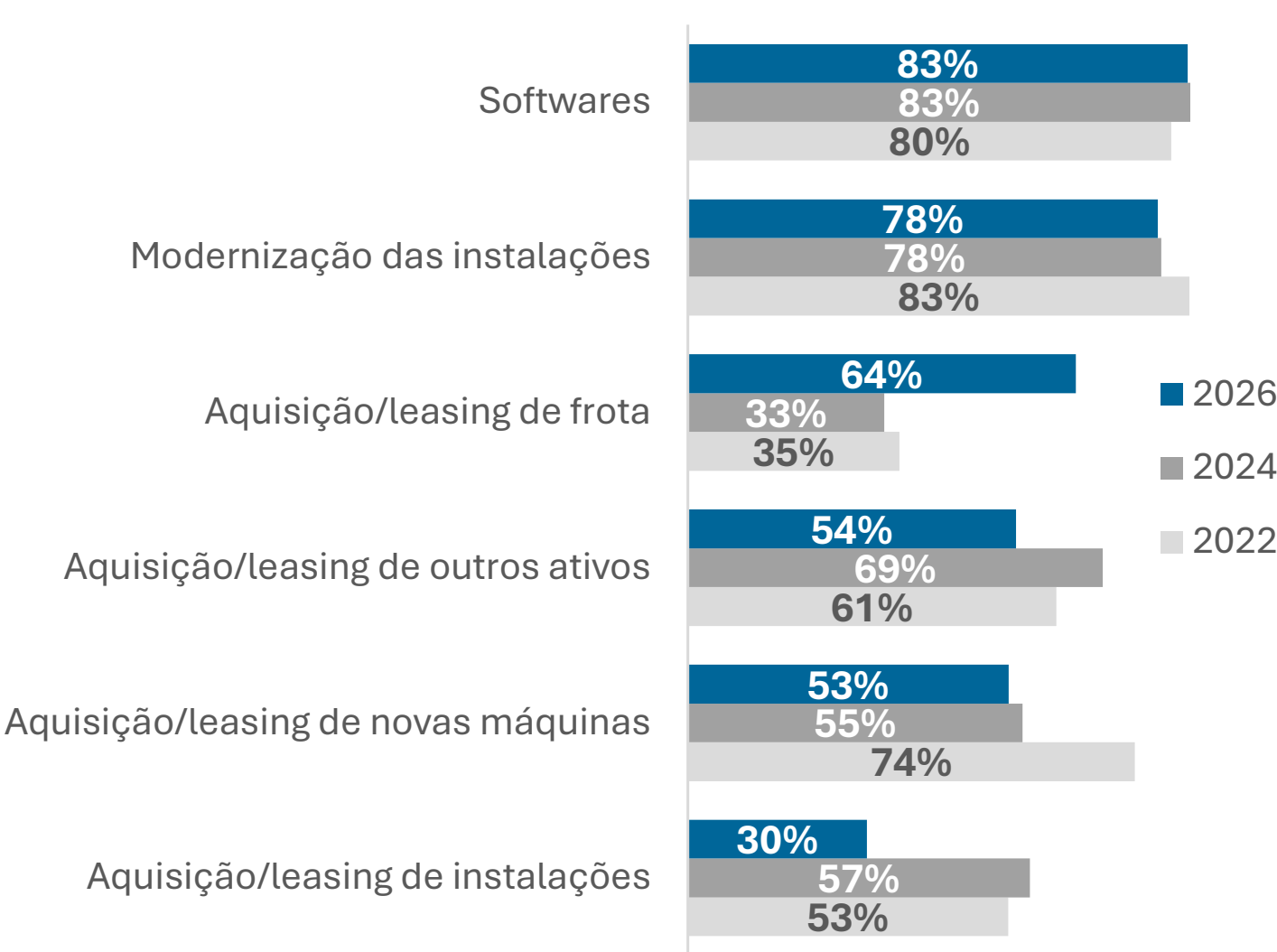
INVESTIMENTOS

Os investimentos dos Operadores Logísticos seguem presentes no país, especialmente em softwares e modernização de instalações. A frota de transporte também se destaca, com forte aumento da quantidade de OLs investindo em aquisição ou leasing de veículos. Percebe-se, entretanto, que o aumento nos investimentos não foi tão acentuado quanto em anos anteriores, mostrando uma desaceleração.

Evolução¹ dos investimentos
% de respondentes



Áreas de investimento dos OLs
% de respondentes

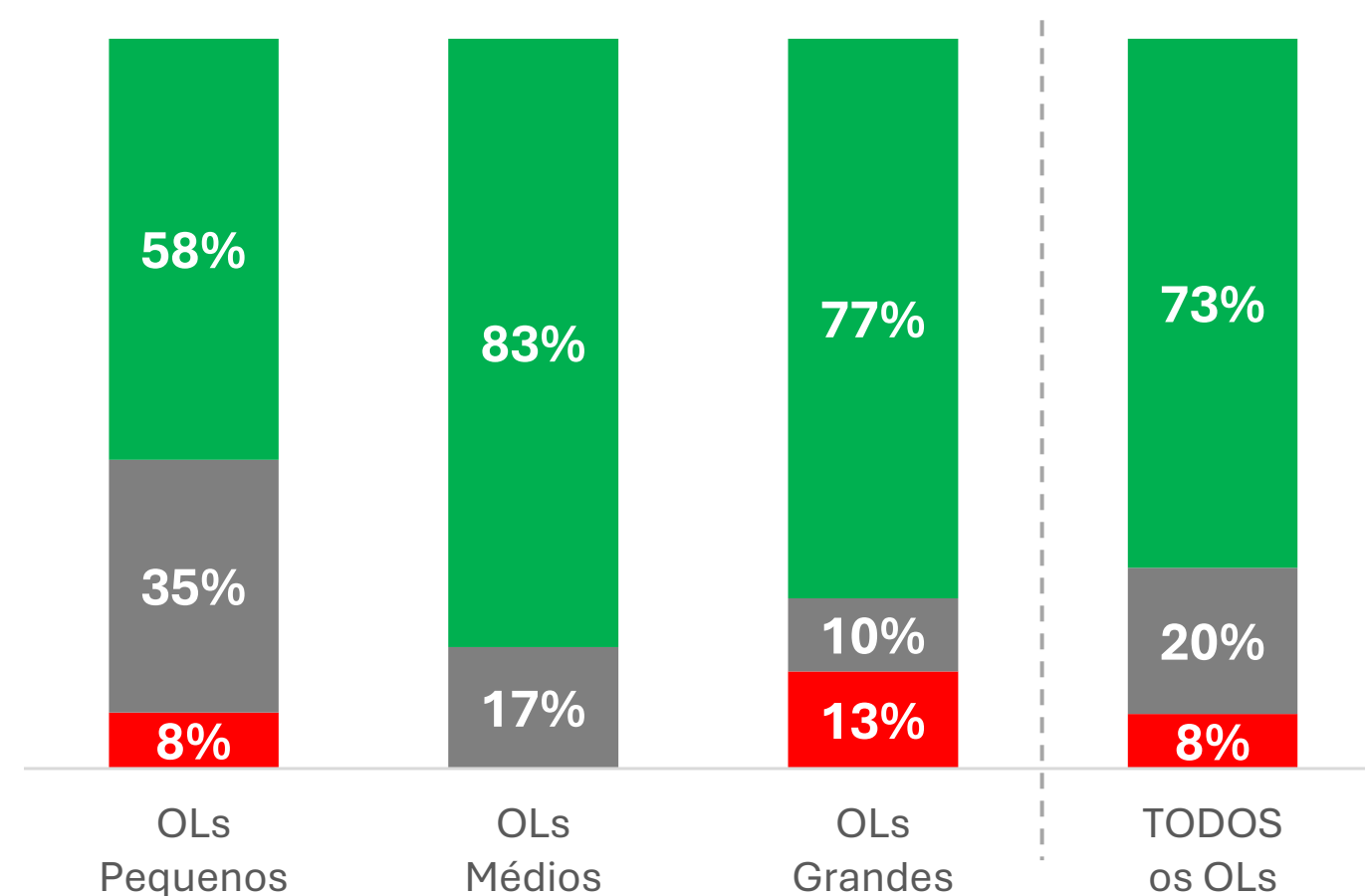


¹Evolução em 2025

RECEITA BRUTA

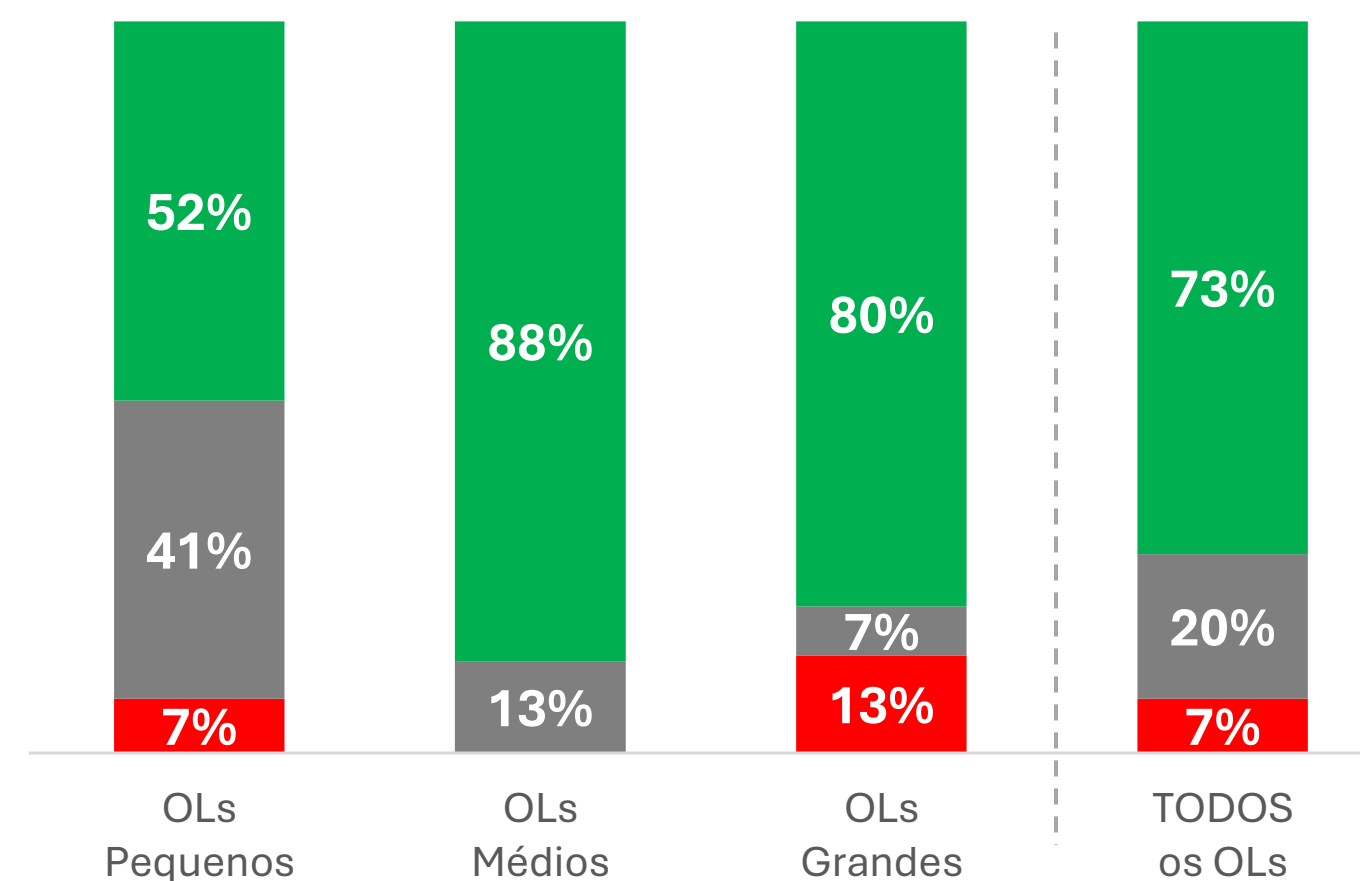
A receita bruta e a carteira de clientes seguem em expansão no setor, com os Operadores Logísticos de médio porte liderando esse crescimento. Para os OLs de grande porte, contudo, ressalta-se a percepção de 13 % dos respondentes de que a quantidade de clientes e o faturamento reduziram.

Evolução¹ da receita operacional bruta % de respondentes



■ Diminuiu ■ Manteve ■ Aumentou

Evolução¹ do número de clientes % de respondentes



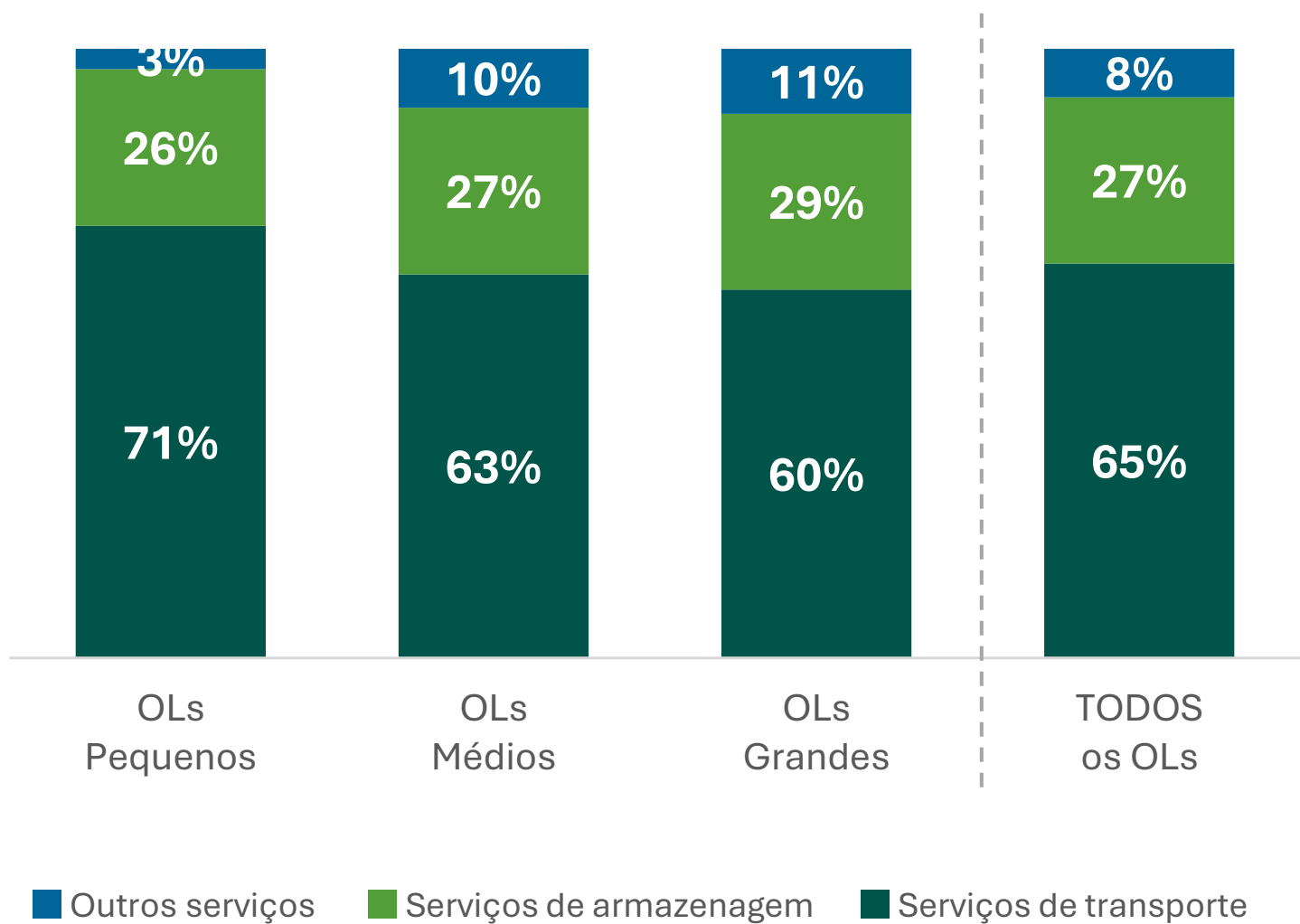
■ Diminuiu ■ Manteve ■ Aumentou

¹Evolução em 2025

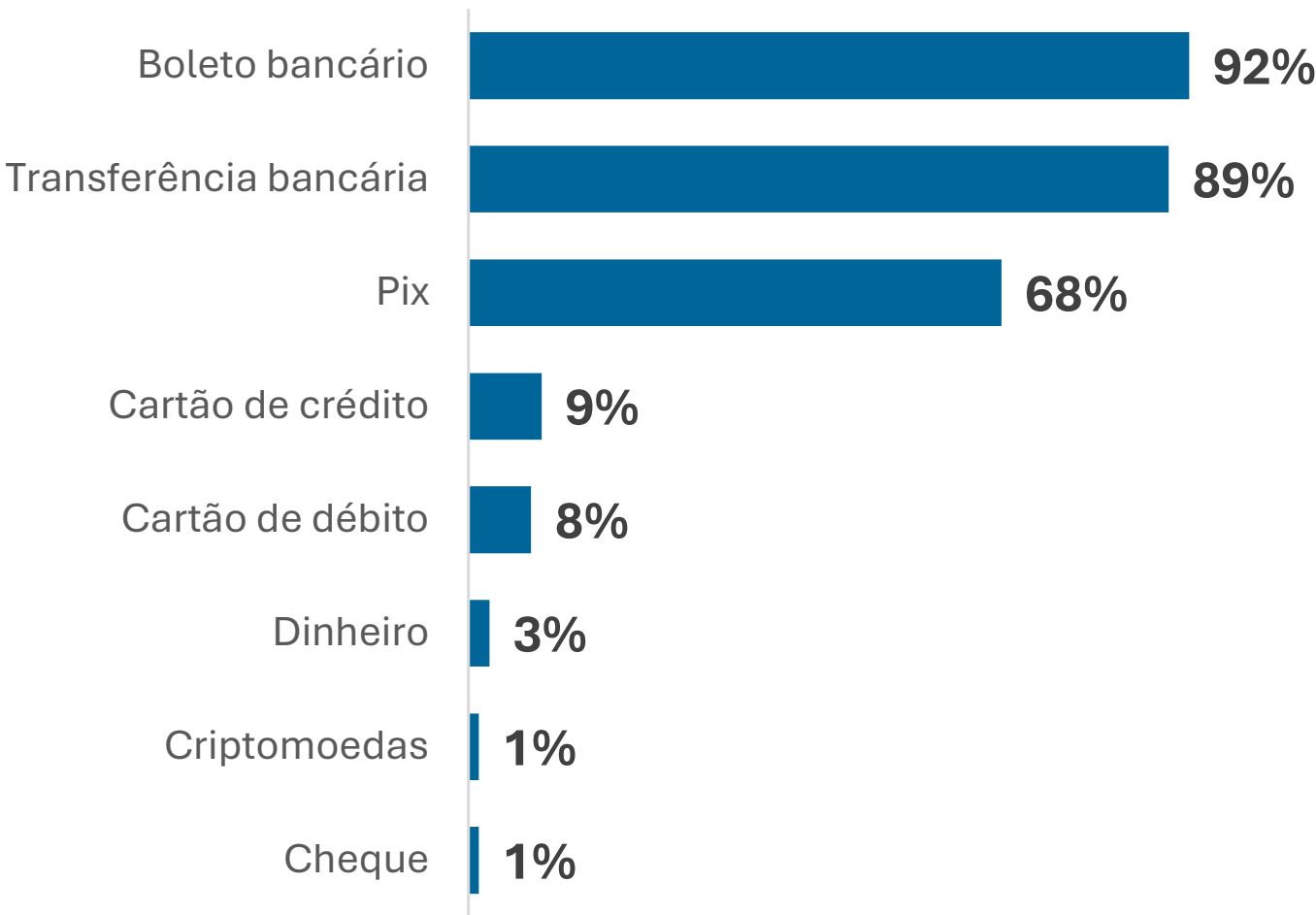
RECEITA BRUTA E PAGAMENTO

A prestação de serviços de Transporte concentra a maior fonte de receita dos Operadores Logísticos, especialmente os de pequeno porte. Os OLS maiores conseguem diversificar mais os serviços oferecidos. Os meios de pagamento mais utilizados pelos clientes são boleto e transferência bancária.

Receita dos Operadores Logísticos por tipo de serviço
Médias das respostas



Meios de pagamento aceitos pelos Operadores Logísticos
% de respondentes

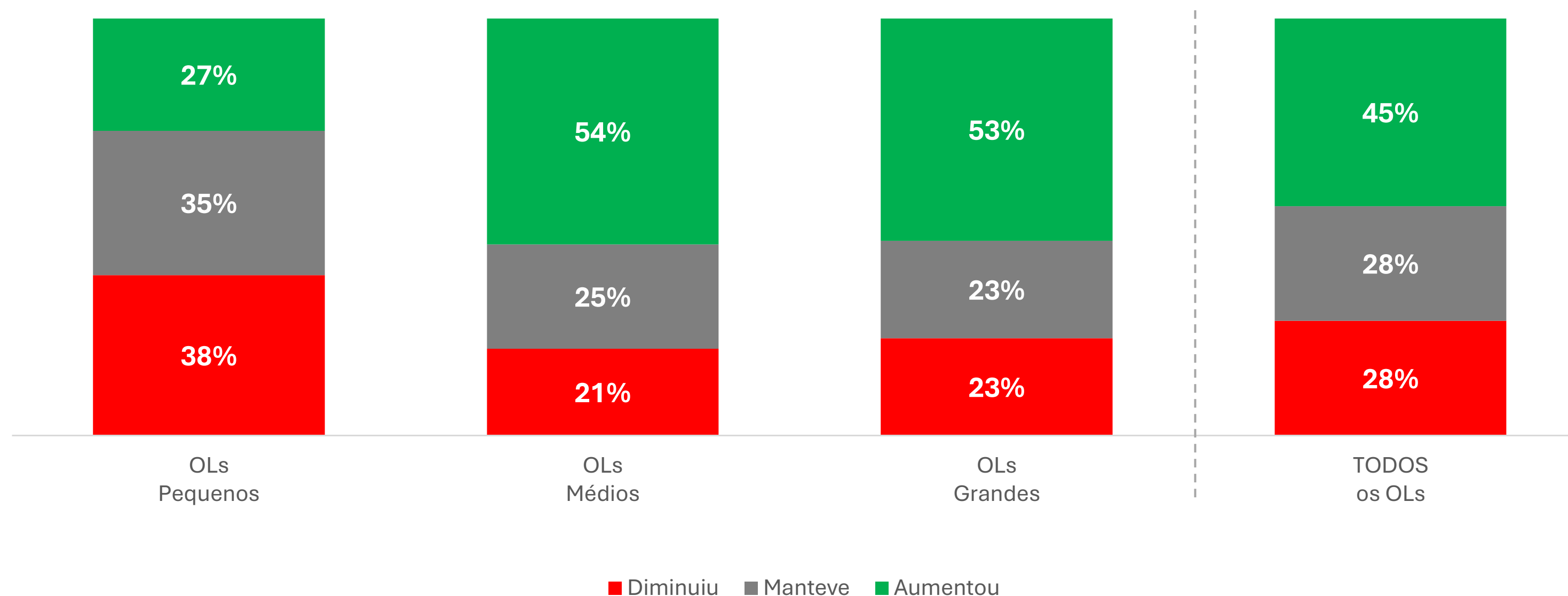


MARGEM

A margem de lucro avançou em ritmo inferior ao da receita, indicando que a alta de custos foi apenas parcialmente repassada aos preços. A pressão se distribui de forma desigual: os operadores de pequeno porte concentram as reduções de margem, enquanto médios e grandes preservam maior capacidade de repasse.

Evolução¹ da margem de lucro

% de respondentes



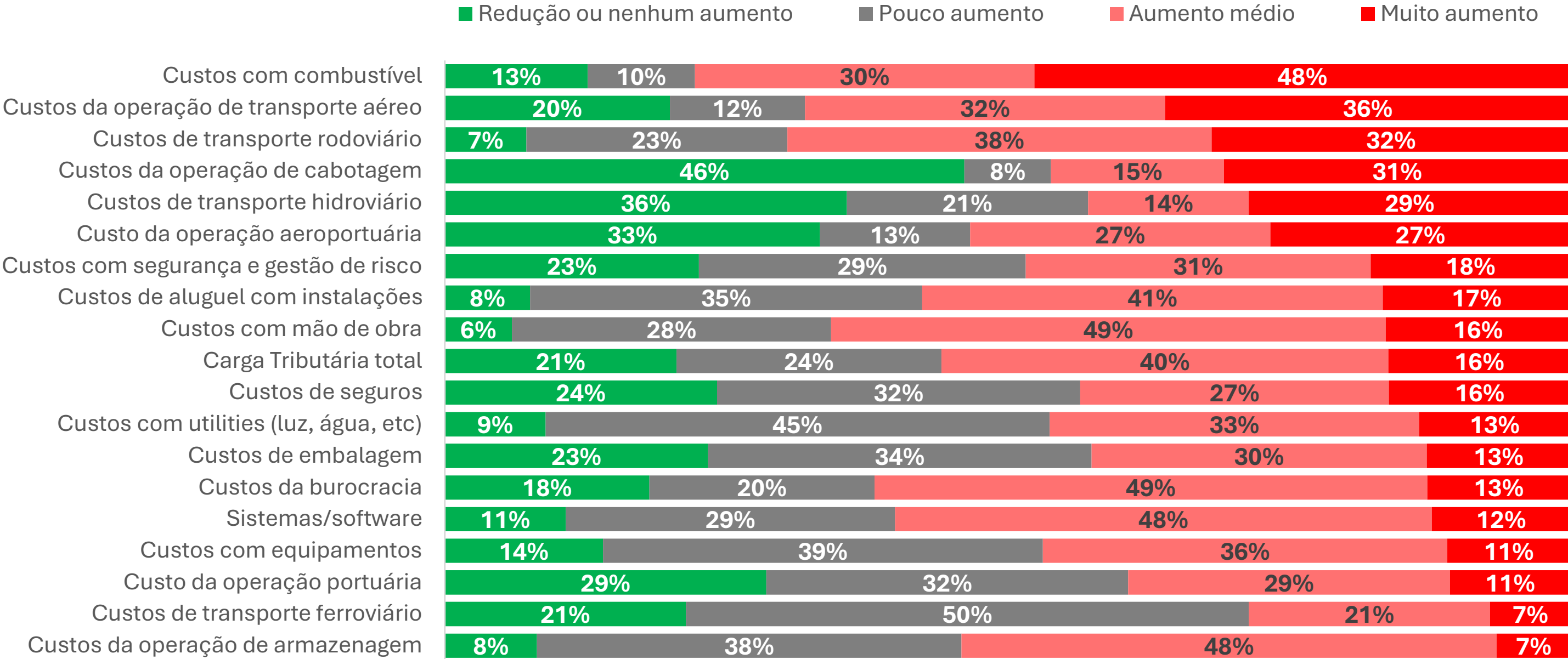
¹Evolução em 2025

CUSTOS E DESPESAS

O aumento dos custos com combustíveis segue como a principal pressão sobre os Operadores Logísticos no Brasil. Já os custos dos modais aquaviários (como cabotagem e hidrovias) se mantiveram estáveis ou reduziram para alguns OLs, e aumentaram fortemente para outros.

Evolução¹ dos custos dos Operadores Logísticos

% de respondentes



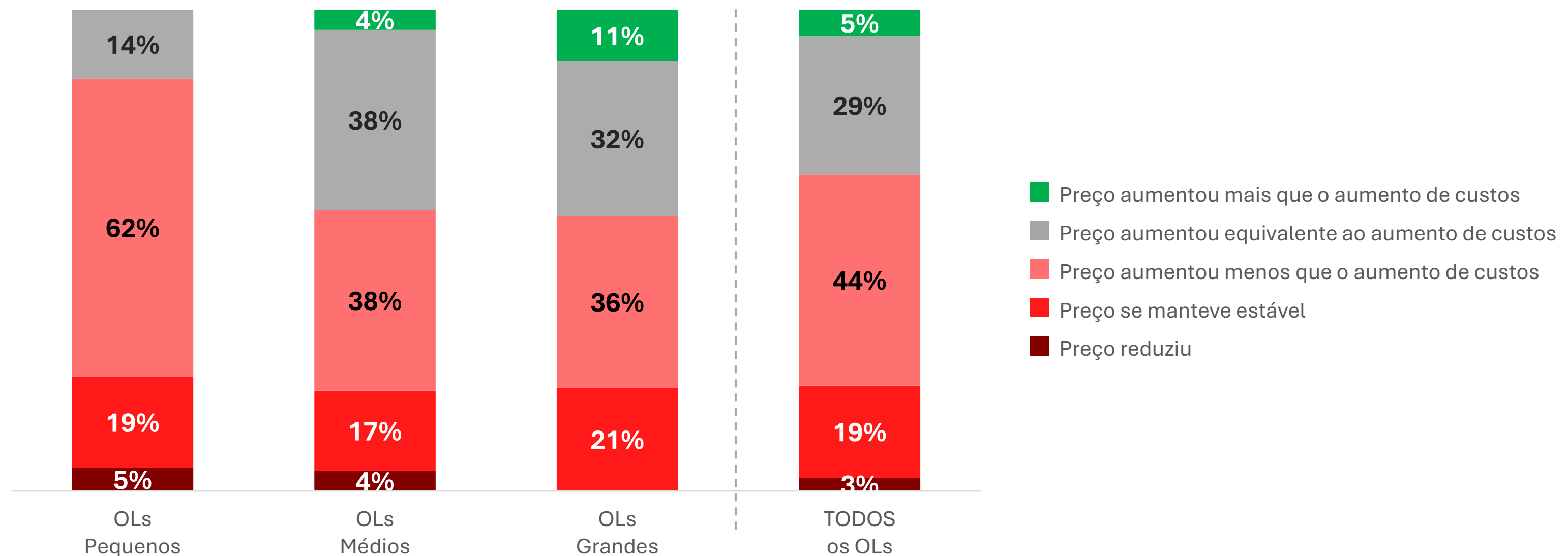
¹Variação dos custos em relação à receita no último ano

PREÇO

Os Operadores Logísticos continuam encontrando dificuldade para repassar o aumento dos custos, pressão que recai principalmente sobre os OLs de menor porte.

Variação¹ do preço cobrado pelos OLs

% de respondentes



¹Variação dos preços no último ano

Os tributos recolhidos pelos Operadores Logísticos correspondem, em média, a 17% da Receita Operacional Bruta (ROB) obtida. Cerca de metade desse valor refere-se a tributos federais.

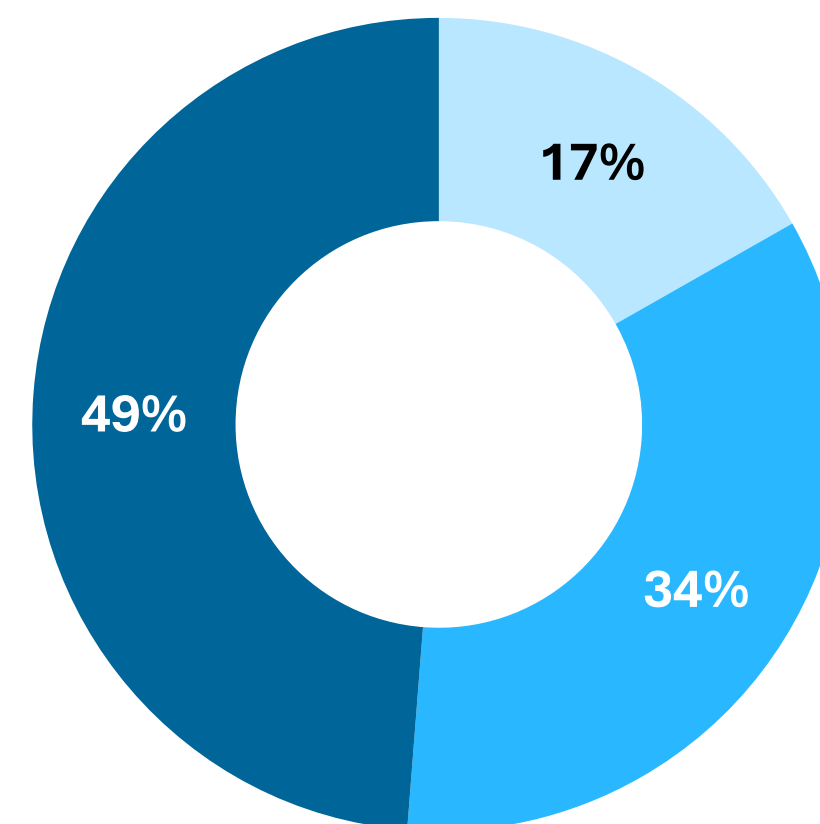
Pagamento de tributos pelos OLs

% em relação à ROB

Tributos
recolhidos
equivalem a
17%
da Receita
Operacional
Bruta dos OLs

Representatividade dos tributos por esfera

% do recolhido



Municipais

Estaduais

Federais

Perspectivas financeiras

Os Operadores Logísticos crescem em receita, mas se encontram em um cenário de margens pressionadas por elevado aumento de custos. Nem todos repassam os aumentos de custos para os preços dos serviços, e os investimentos são realizados de forma mais seletiva.

INVESTIMENTO: Softwares (83%) e modernização das instalações (78%) seguem como os principais destinos do capital dos Operadores Logísticos, proporção estável desde 2022. A mudança está no **investimento em frota, que praticamente dobrou de relevância (64%)**, e na redução da aquisição de instalações, que registrou o maior recuo, de 57% para 30%: o capital migra de ativos imobiliários para ativos móveis e tecnologia.

RECEITA E CLIENTES: 73% dos operadores ampliaram a receita e aumentaram a base de clientes. A melhora de desempenho é liderada pelos OLS de porte médio, à frente dos grandes, enquanto entre os pequenos a expansão é menos disseminada. Na média geral, **o transporte responde por cerca de 65% da receita, enquanto a armazenagem responde por 27%**. Serviços logísticos diversificados são mais oferecidos por OLS de maior porte.

MARGEM E PREÇO: A rentabilidade evolui em ritmo inferior ao aumento de receita: 45% ampliaram margem, enquanto 28% registraram queda. O repasse de custos permanece incompleto — 44% reajustaram preços abaixo da alta de custos e **apenas 34% obtiveram repasse de custos equivalente ou superior.**

CUSTOS E TRIBUTOS: A alta dos combustíveis e as operações aéreas e rodoviárias são os pontos que mais pressionam os custos dos Operadores Logísticos. Além dos custos diretos, a **carga tributária** tem uma representatividade, em valores, de cerca de **17% da ROB.**

CAPÍTULO 4

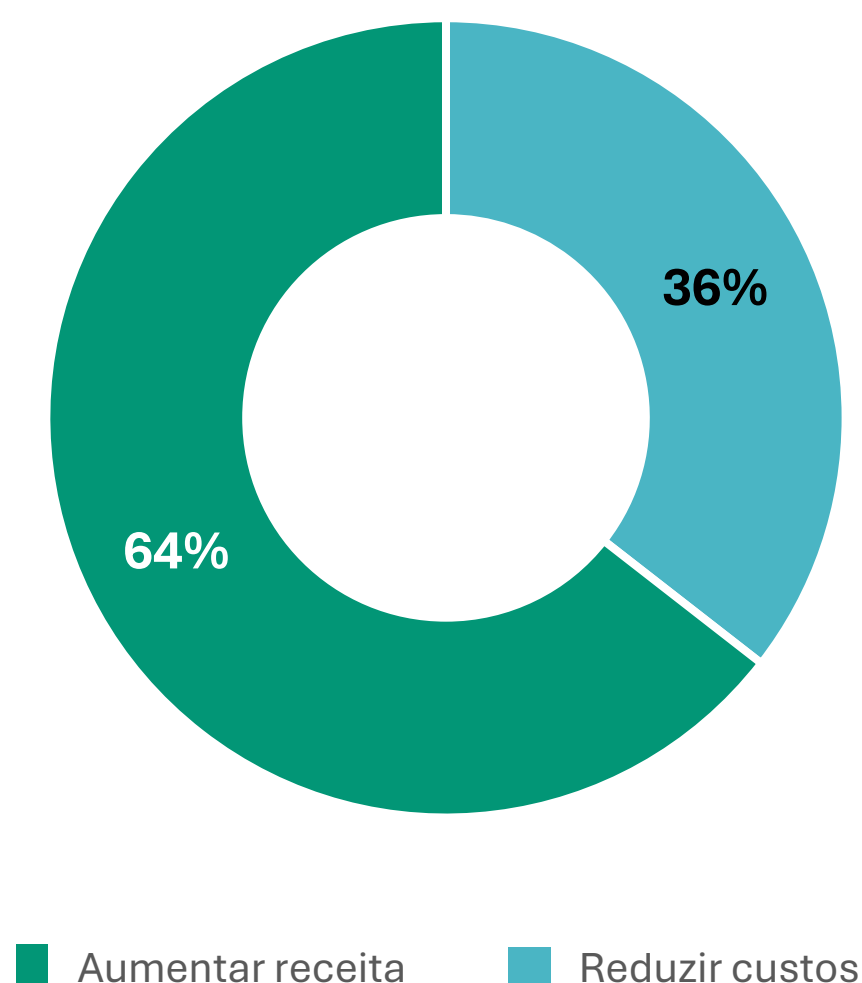
Estratégia e Posicionamento

DIRECIONADORES ESTRATÉGICOS

Mesmo pressionados por altos custos, o maior direcionador estratégico dos Operadores Logísticos, no último ano, tem sido o aumento de receita, em detrimento de ações que visem simplesmente a redução de custos. A taxa de utilização da capacidade instalada dos OLs é elevada (82%), e seu uso não é pleno devido a questões como períodos de baixa demanda ou sazonalidade.

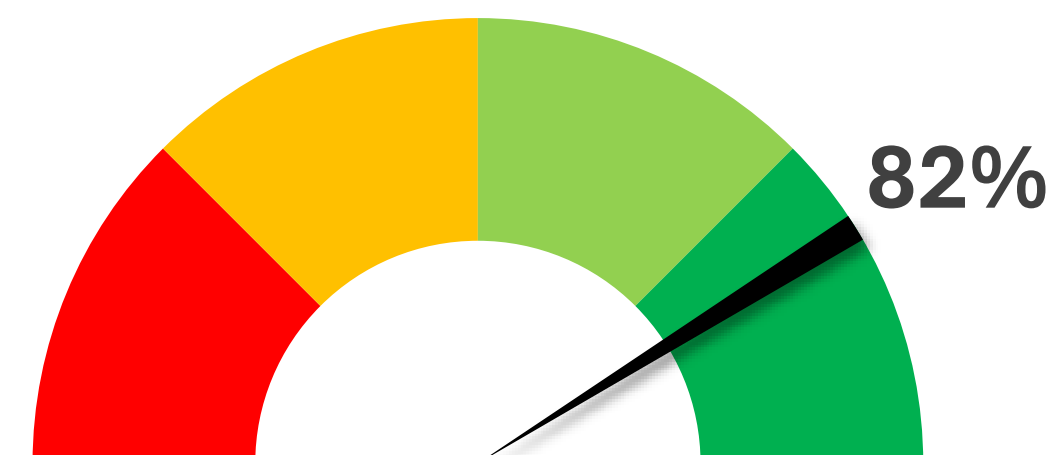
Direcionador estratégico dos OLs

% de respondentes



Utilização da capacidade pelos Operadores Logísticos

% de uso da capacidade instalada (média)



Motivos para não atuar em plena capacidade

% dos respondentes

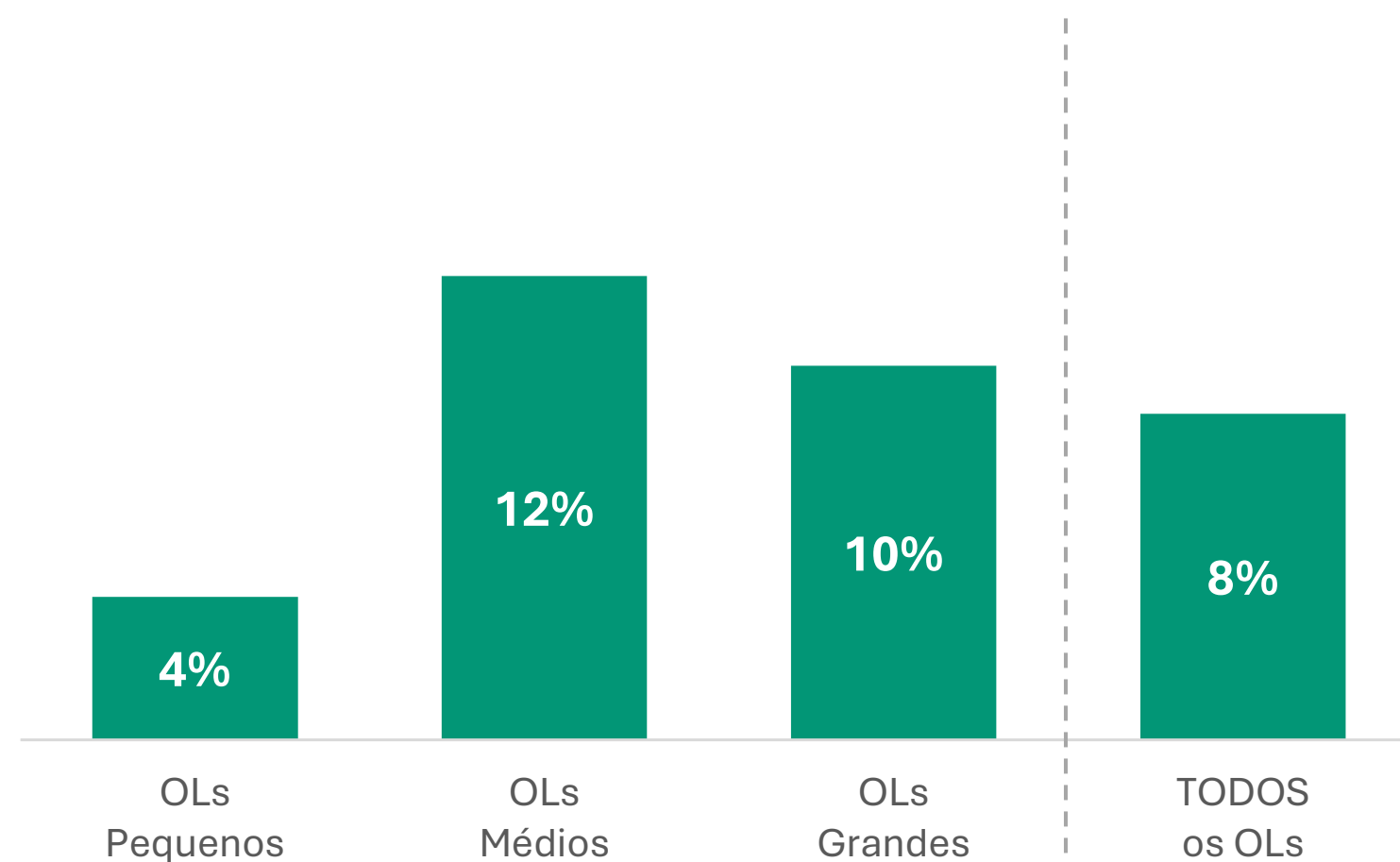
- Baixa demanda do mercado **80%**
- Sazonalidade dos contratos **65%**
- Altos custos operacionais **35%**

FUSÕES E AQUISIÇÕES

Mesmo em um mercado com alto potencial de consolidação, as fusões e aquisições têm diminuído de intensidade no setor de Operadores Logísticos. Esses movimentos seguem mais frequentes entre as empresas de médio porte.

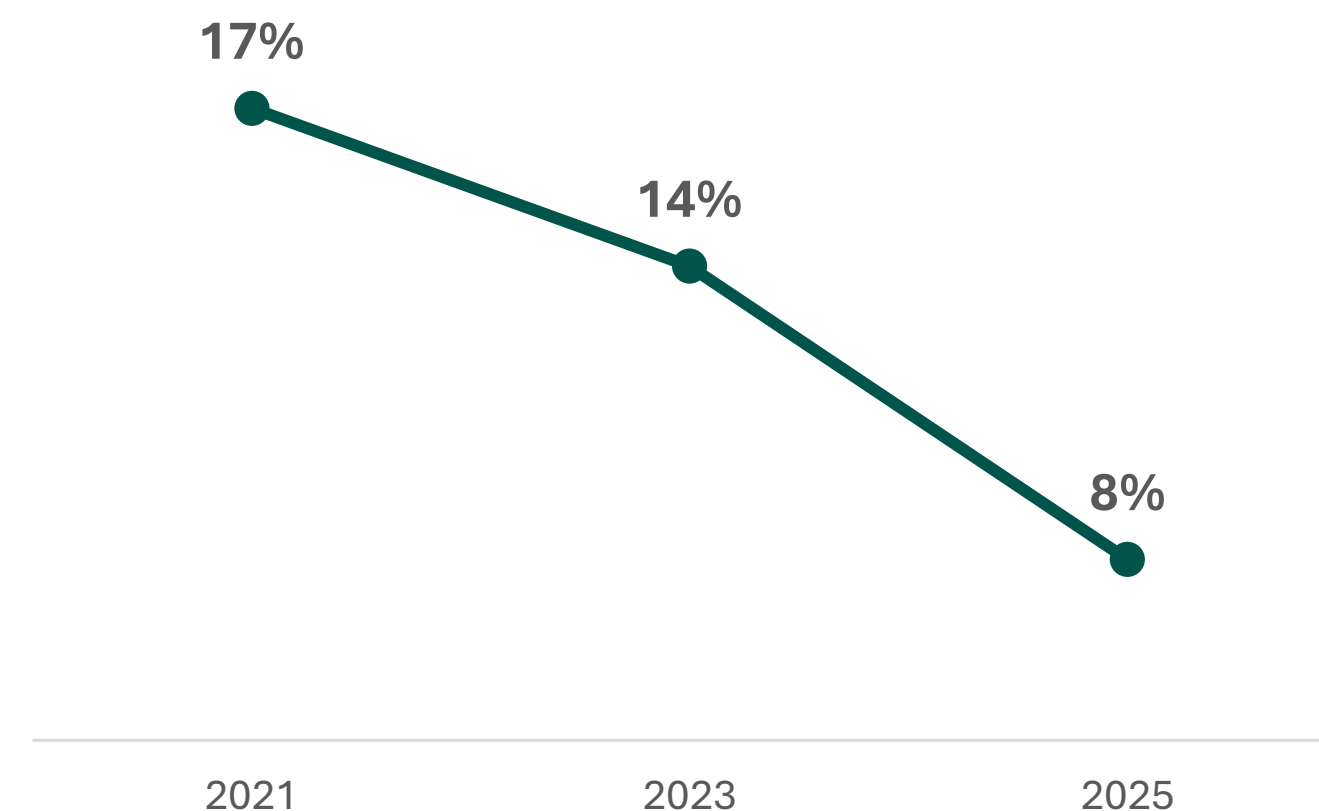
Realização de fusões ou aquisições entre os OLs em 2025

% de respondentes



Realização de fusões ou aquisições entre os OLs - evolutivo

% de respondentes

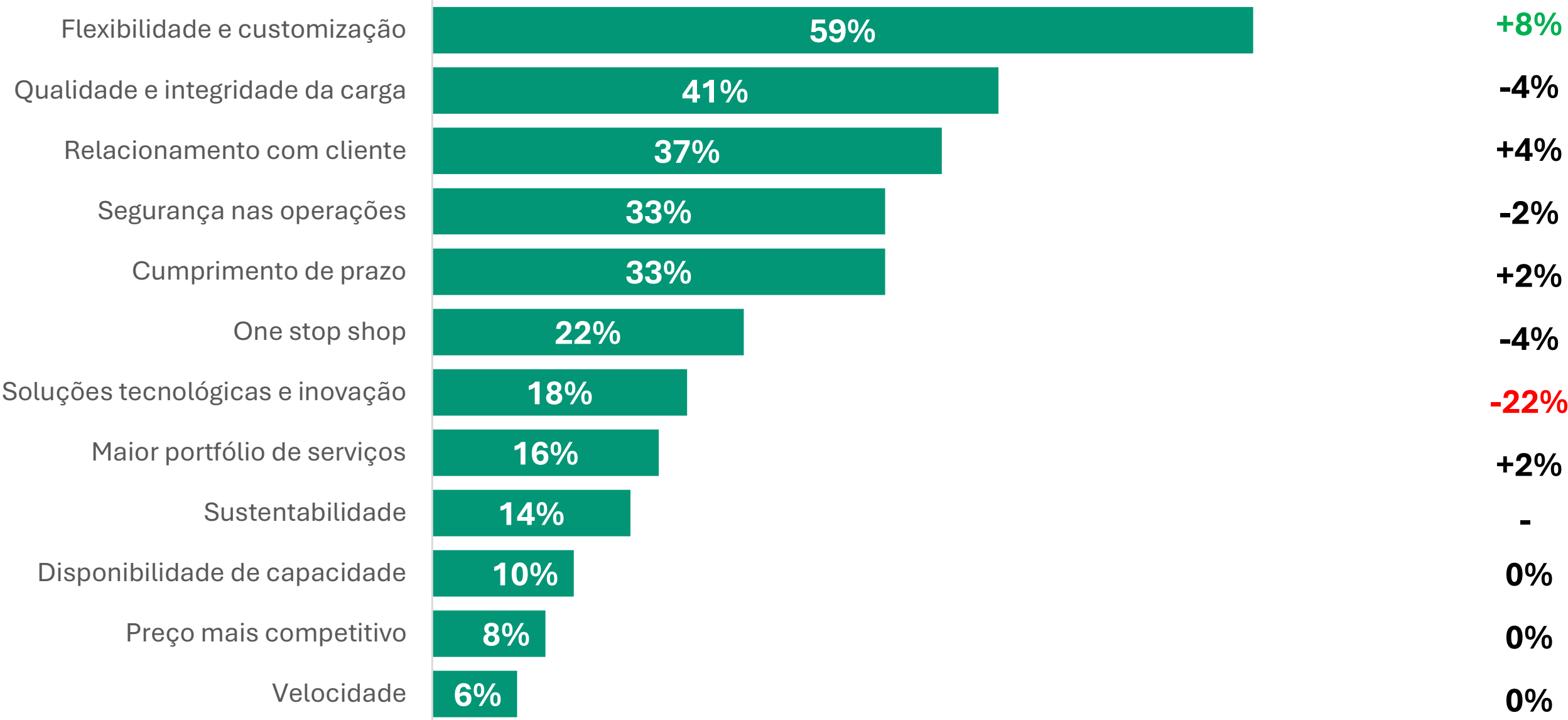


Os Operadores Logísticos se diferenciam por apresentarem alta capacidade de realizar atividades customizadas para seus clientes, com grande flexibilização no atendimento. Os OLS não buscam concorrer por preço ou velocidade de entrega, e o uso de tecnologias está deixando de ser um diferencial.

Como os Operadores Logísticos se posicionam no mercado

% de respondentes

Variação p.p.¹
(vs 2024)



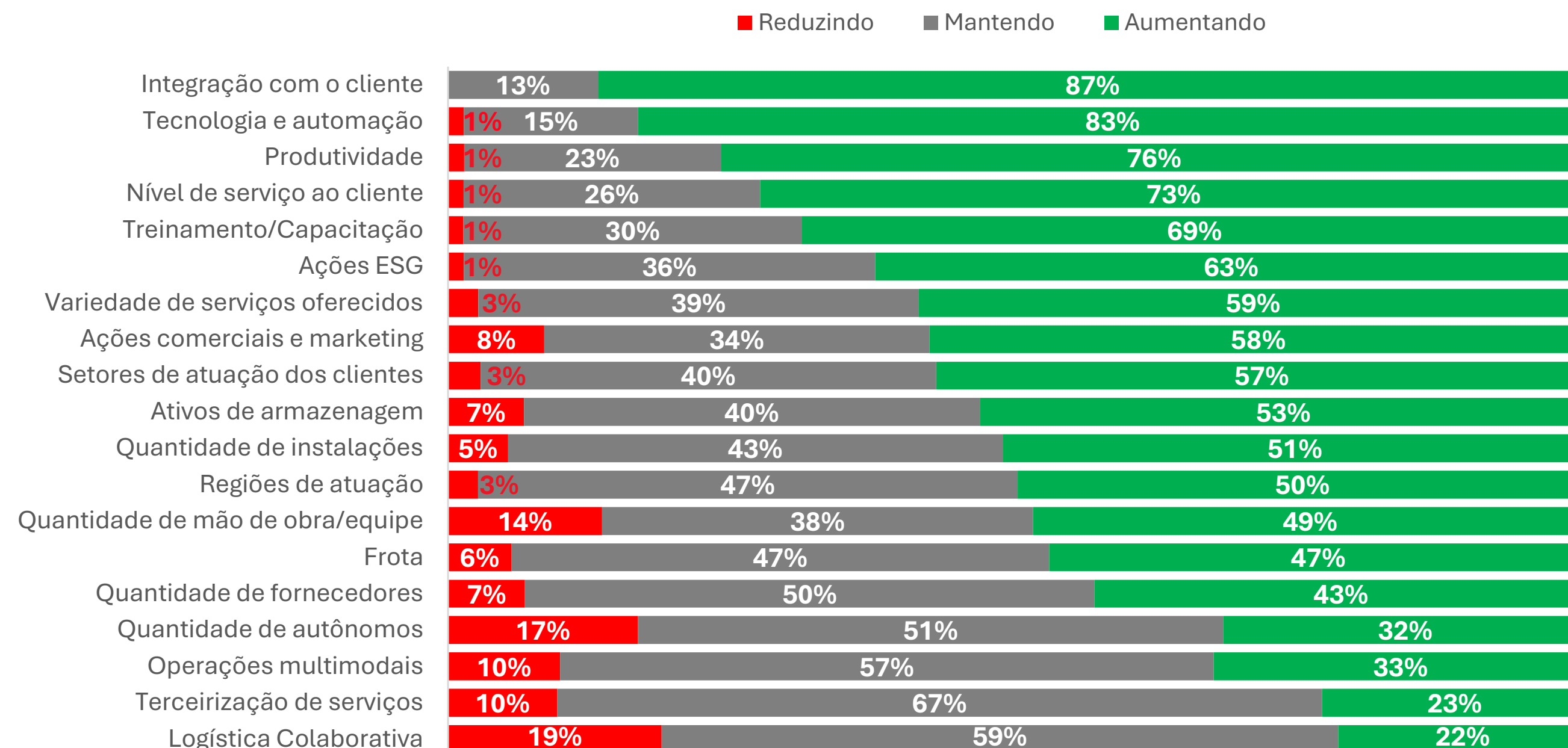
¹Variação em pontos percentuais sobre última pesquisa – Perfil dos Operadores Logísticos ABOL - ILOS 2024

AÇÕES DE DESENVOLVIMENTO

As ações prioritárias conduzidas pelos Operadores Logísticos se concentram na integração com os clientes, nas melhorias tecnológicas e na busca por maior produtividade.

Ações de desenvolvimento conduzidas pelos OLs

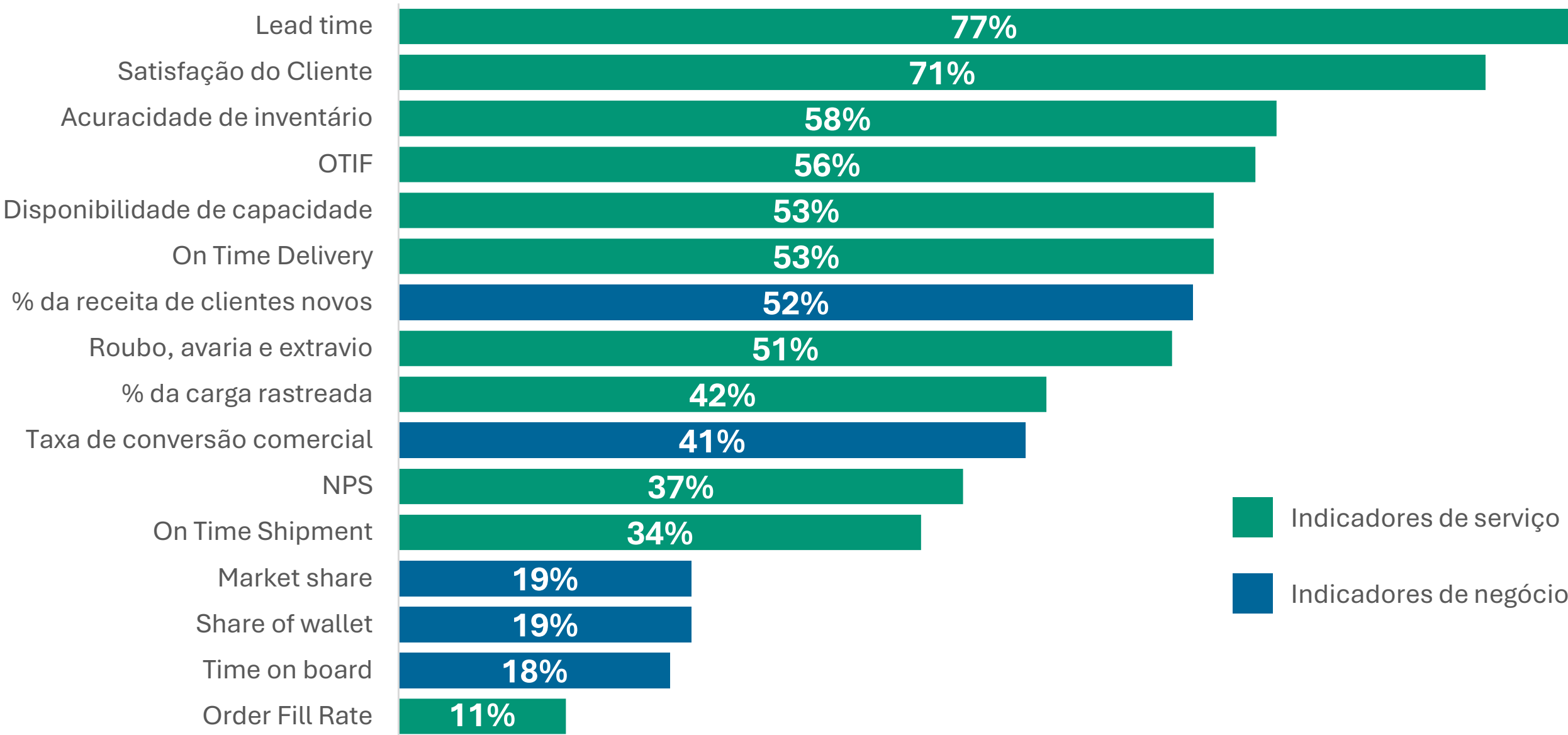
% de respondentes



Dentre os indicadores de desempenho acompanhados pelos Operadores Logísticos, destacam-se aqueles que monitoram o serviço prestado aos clientes, como lead time e satisfação. Já os indicadores mais estratégicos, que avaliam a saúde dos negócios, apresentam baixa utilização.

Indicadores de desempenho acompanhados pelos OLs

% de respondentes que utilizam

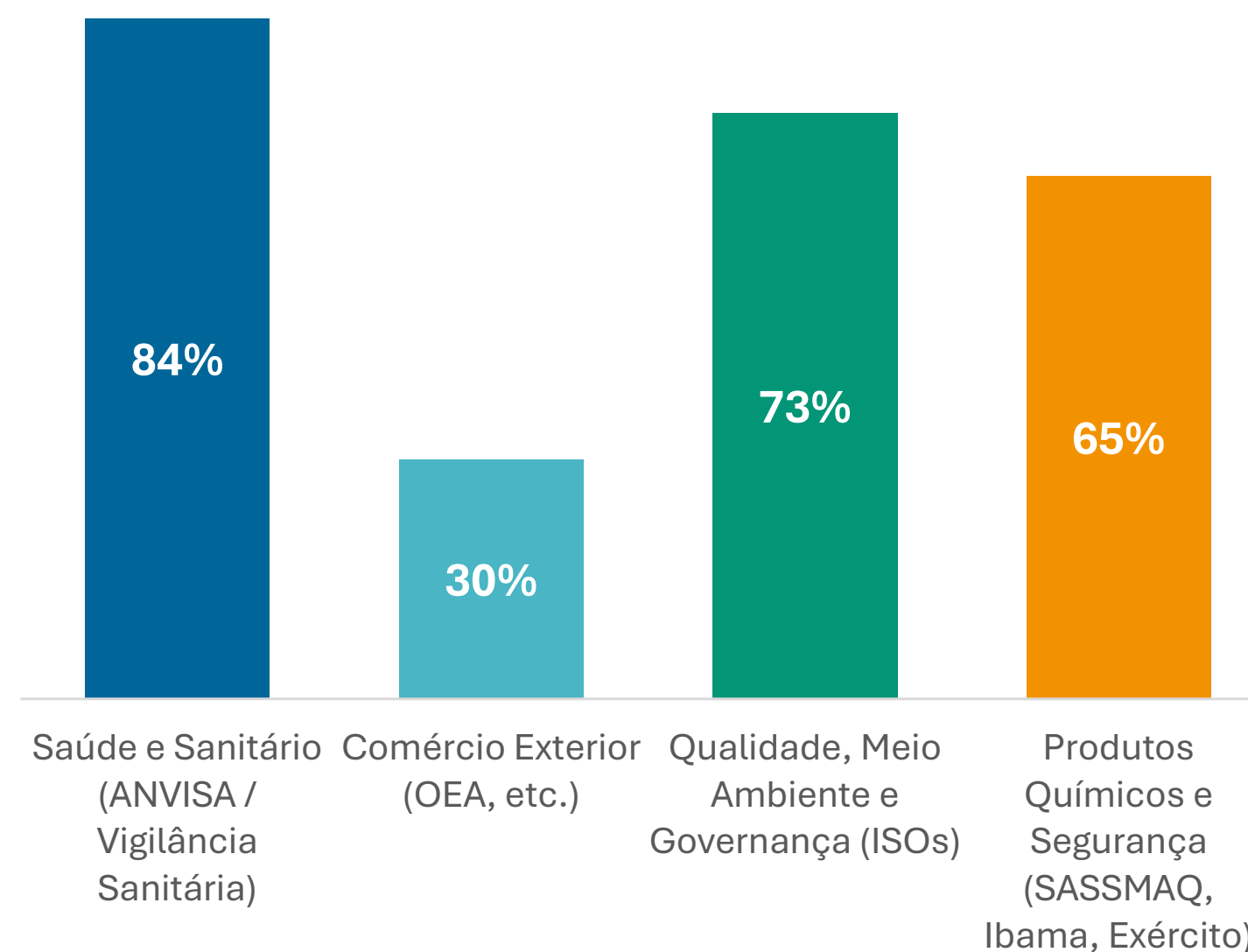


LICENÇAS E CERTIFICAÇÕES

Os Operadores Logísticos seguem ampliando certificações e buscando implementar padrões de qualidade, governança e gestão de risco. O segmento químico ilustra esse movimento: mesmo operadores sem clientes no setor possuem licenças e certificações para atuar.

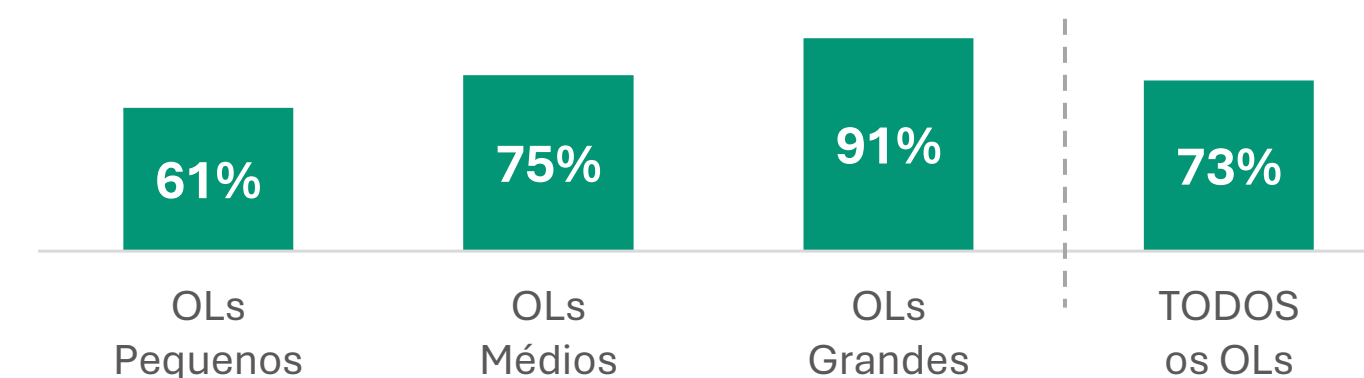
Licenças e certificações dos OLs

% de respondentes que possuem



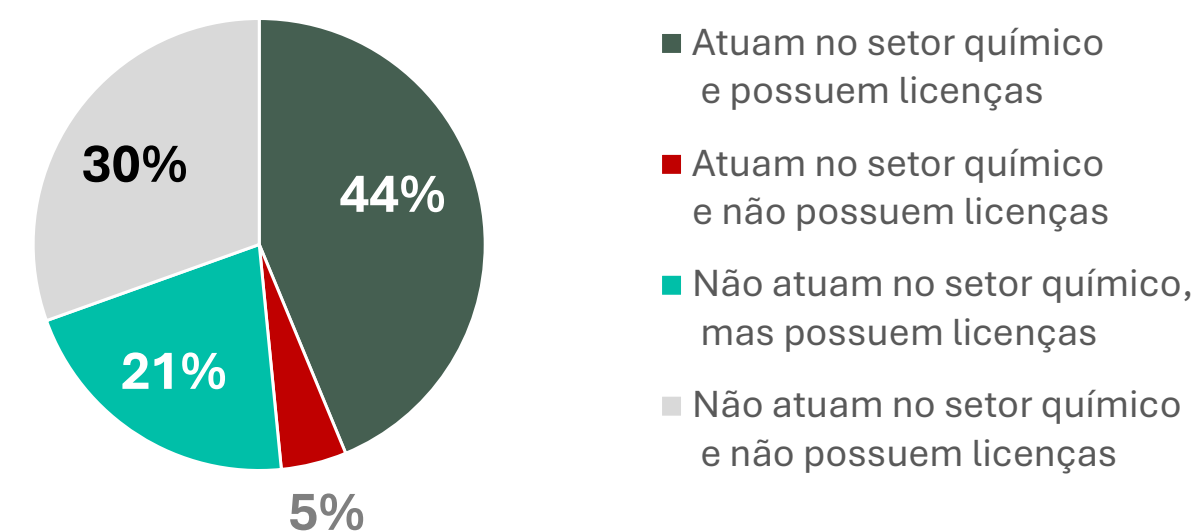
Licenças e certificações - ISO

% de respondentes que possuem



Licenças e certificações - transporte de químicos

% de respondentes que possuem



As contratações via regime CLT seguem predominantes. Na média geral, os OLs aumentaram a quantidade de contratações (CLTs e terceiros), ainda que em ritmo menos acelerado que na edição anterior (2024), quando 71% relataram aumento no quadro de celetistas e 58% de terceiros. Entre as empresas de grande porte, 35% relataram terem reduzido o número de CLTs.

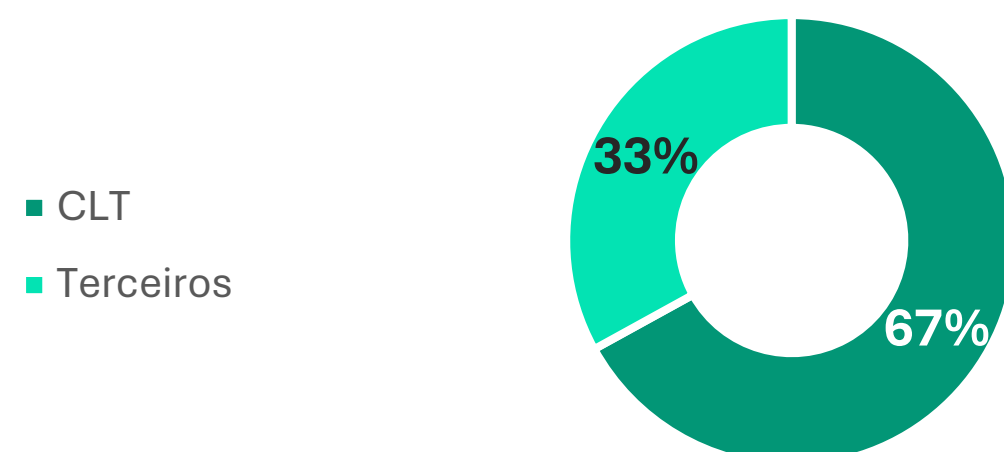
Quantidade de funcionários CLT x terceiros

% média dos respondentes



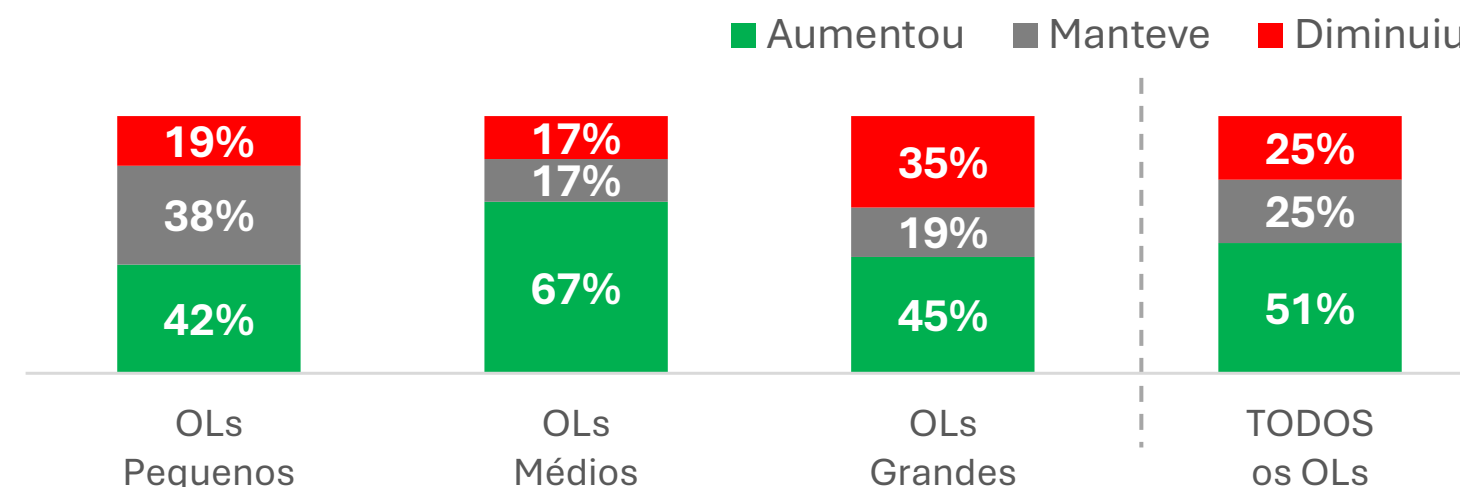
Despesas com funcionários CLT x terceiros

% média dos respondentes



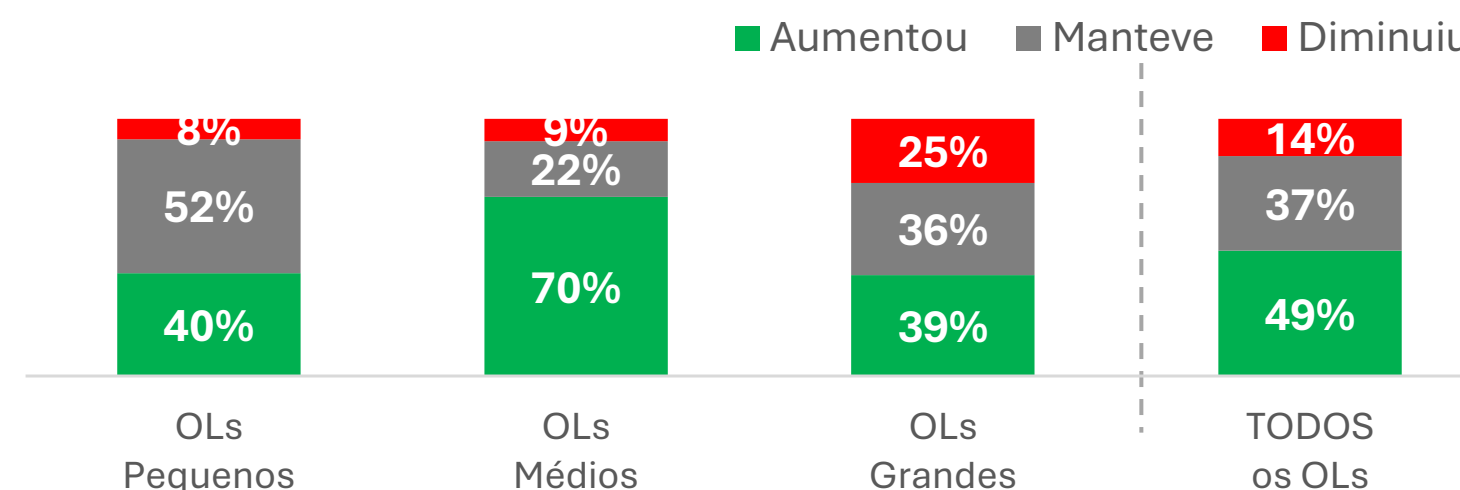
Evolução¹ funcionários CLTs

% de respondentes



Evolução¹ funcionários terceiros

% de respondentes

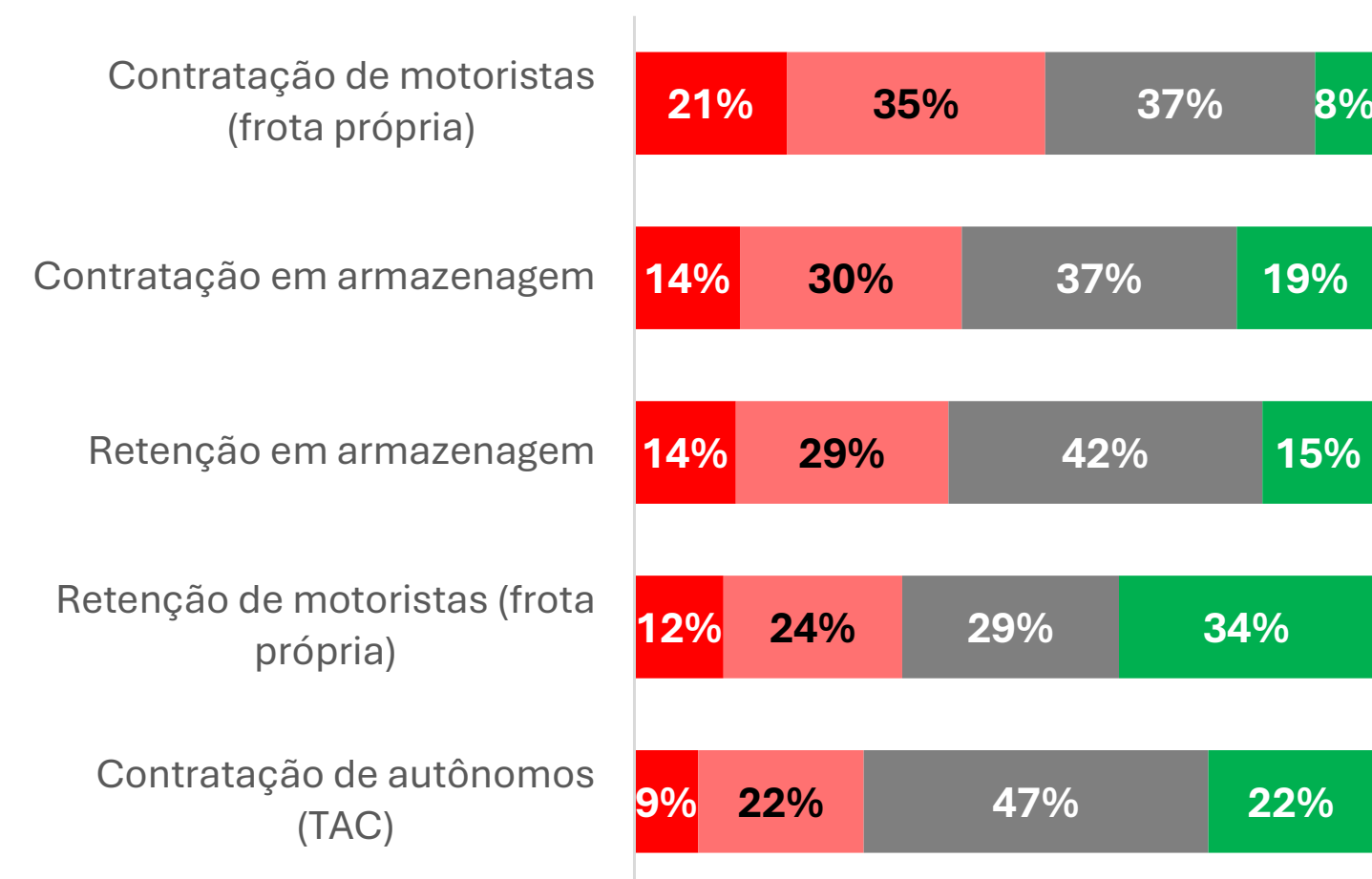


¹Evolução em 2025

A contratação e a retenção de mão de obra continuam sendo um desafio para os Operadores Logísticos, especialmente nas regiões Norte e Nordeste. Os motoristas de frota própria são os mais difíceis de recrutar, sendo mais fácil dispor dos serviços dos transportadores autônomos.

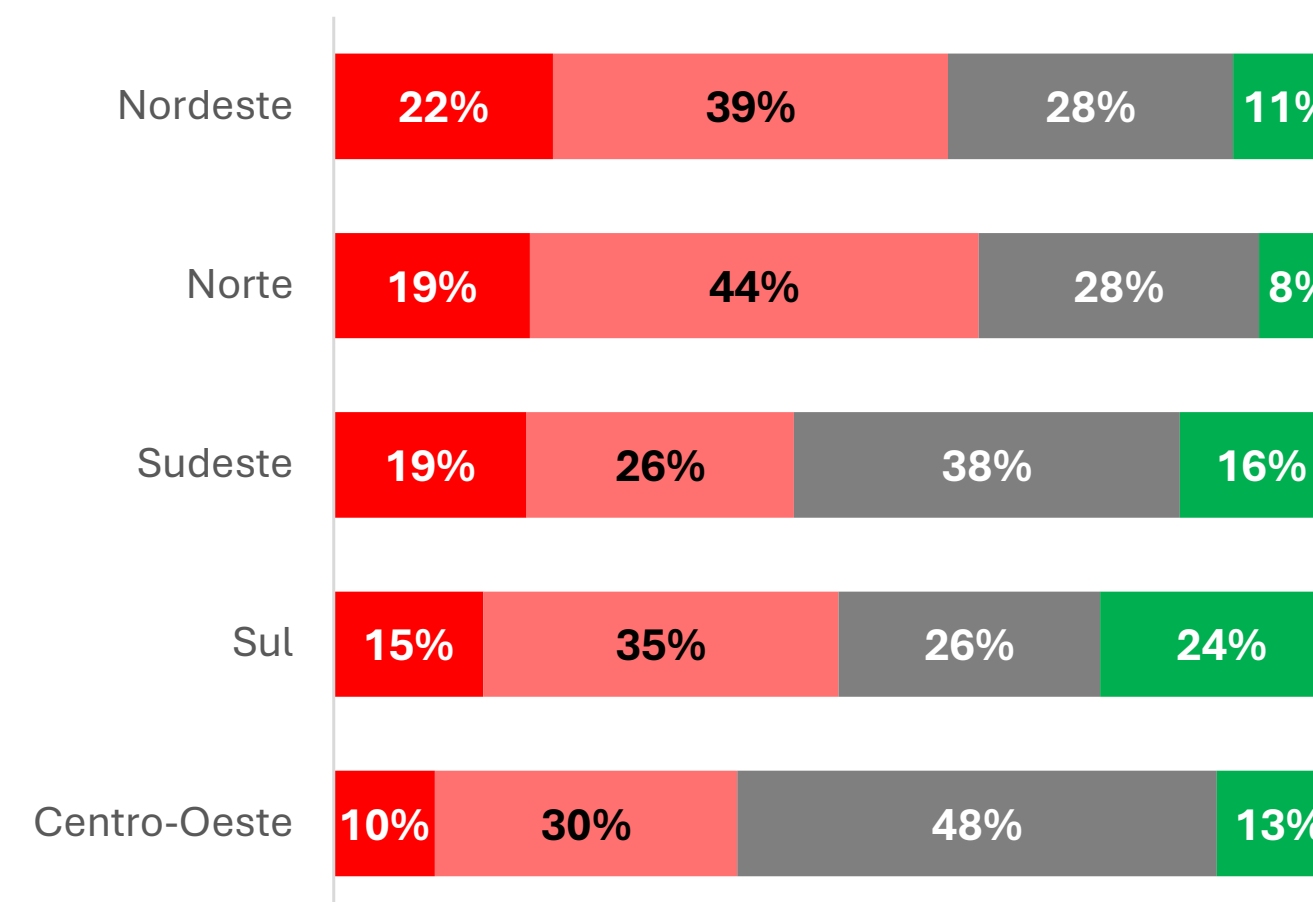
Dificuldade na contratação e na retenção de mão de obra

% de respondentes



Dificuldade de contratação e retenção por região

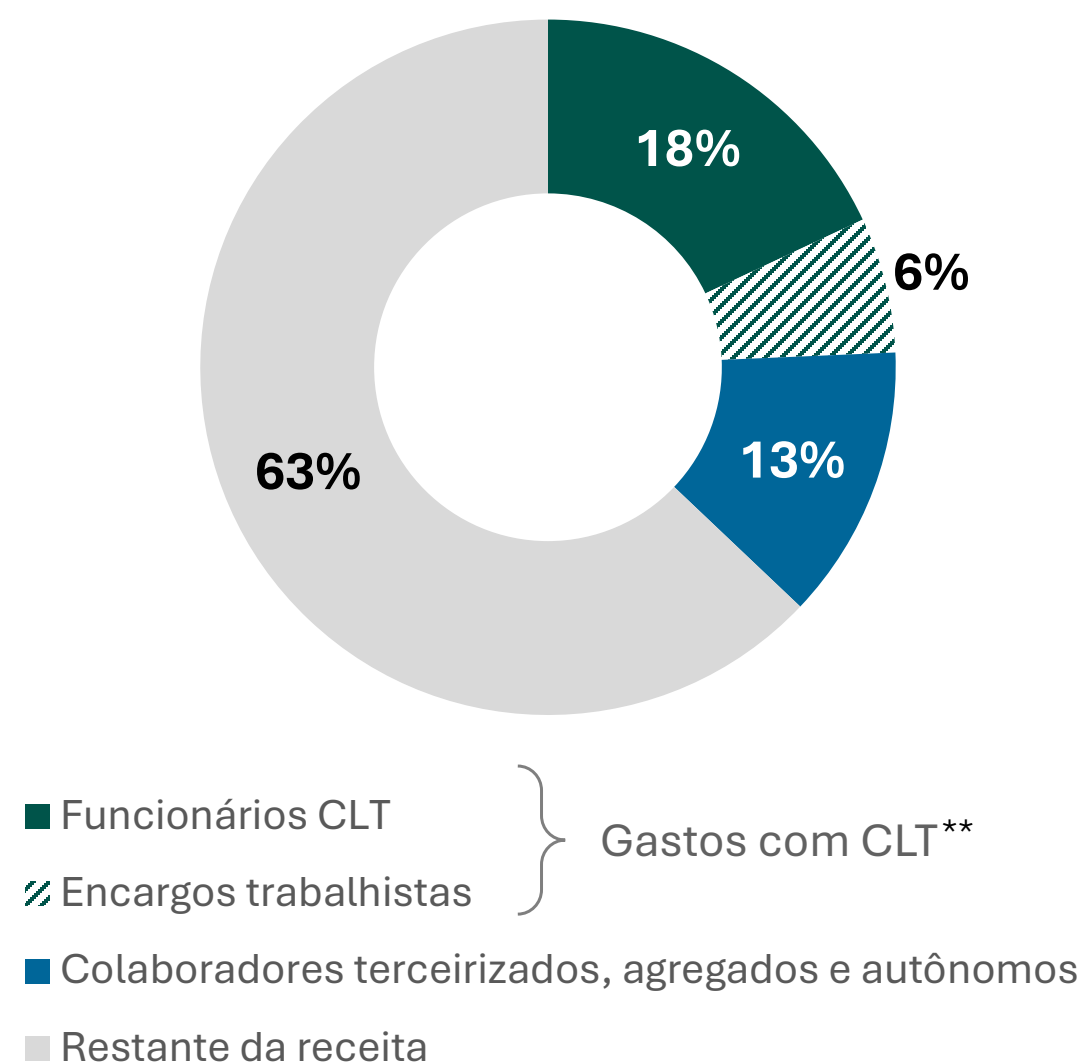
% de respondentes



Os gastos com pessoal seguem como o principal custo do setor. Os investimentos realizados pelos OLs em qualificação reduziram em relação a 2024, mas ainda permanecem representativos.

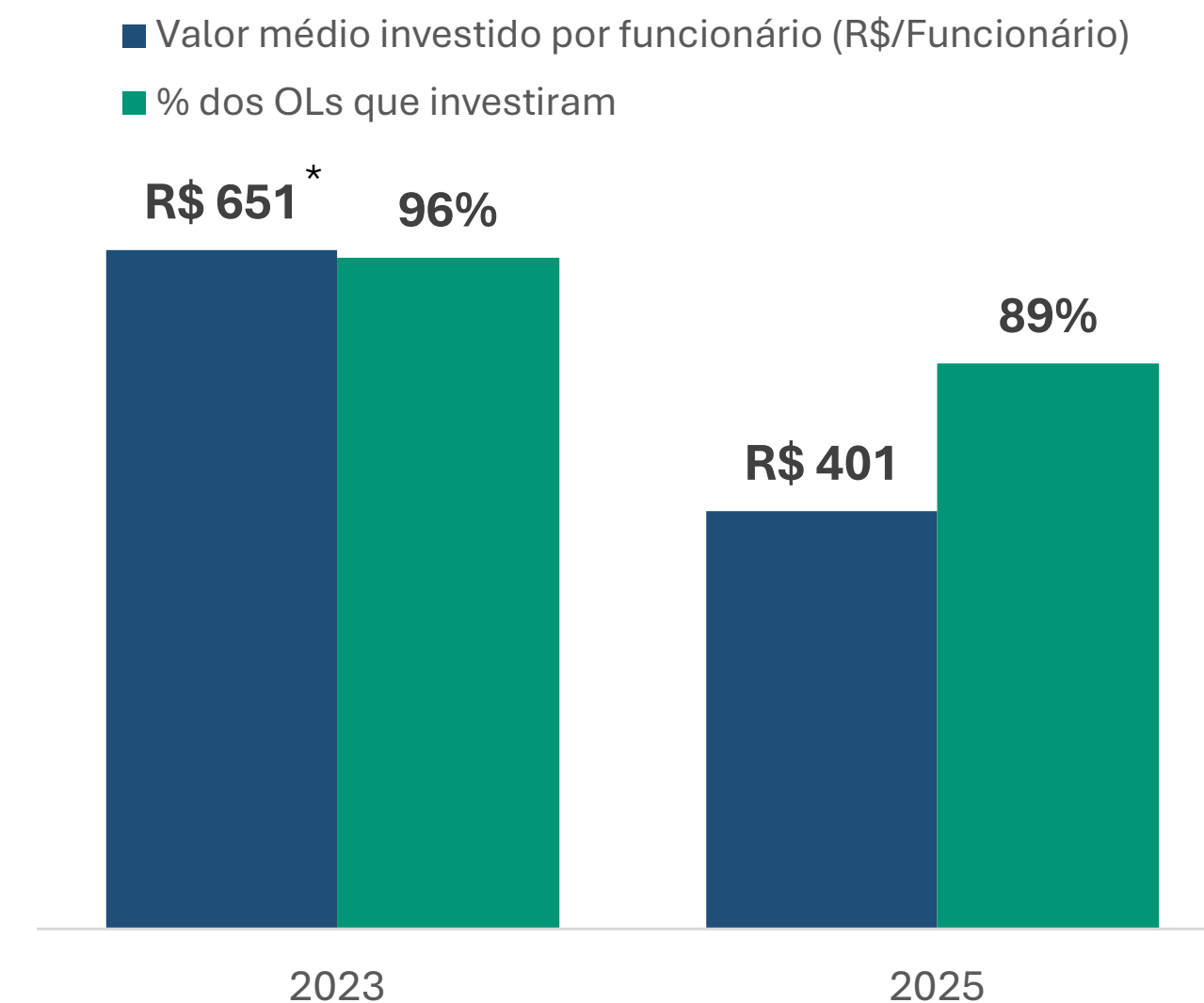
Despesas totais com mão de obra nos OLs

Valor médio das respostas como percentual da ROB



Investimento dos OLs em qualificação de pessoal

Valor médio por funcionário (R\$/funcionário)



* Valores atualizados com base no IPCA do período

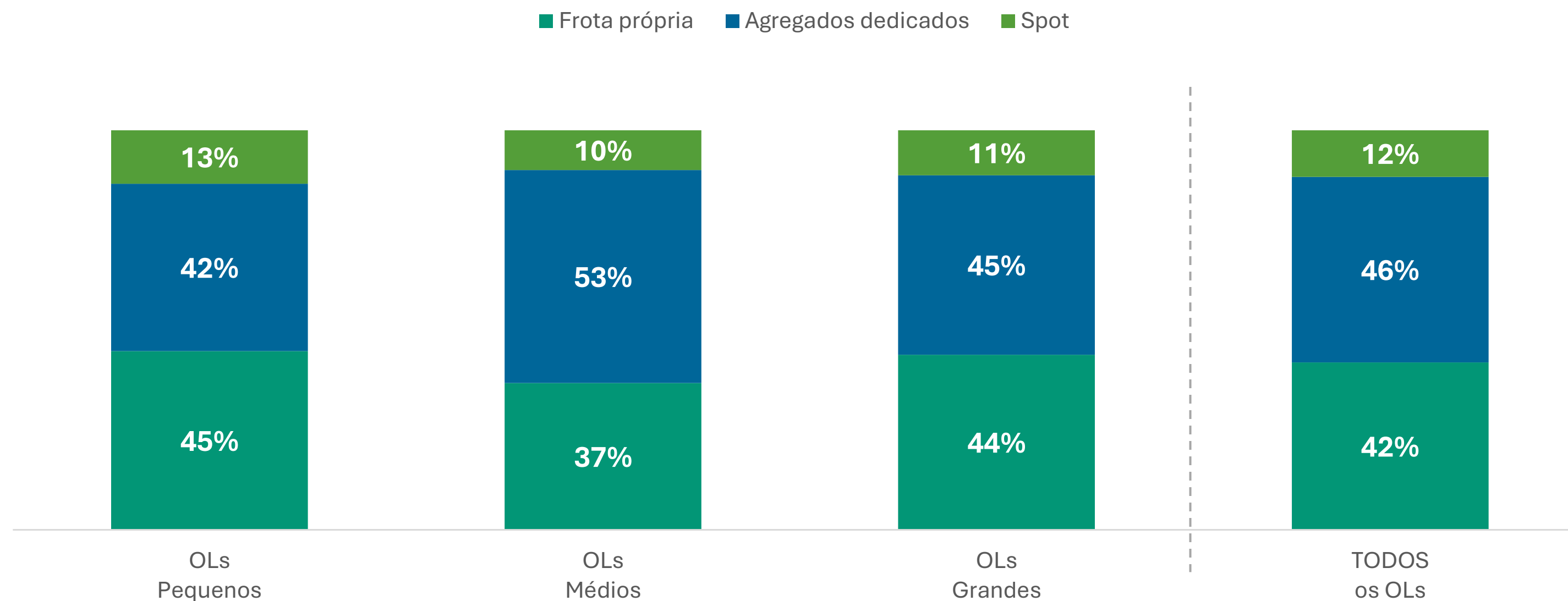
** Gastos com CLT englobam todas as despesas com funcionários próprios (salários, benefícios e demais remunerações); para a separação apresentada no gráfico, foi destacado desse total apenas o valor dos encargos trabalhistas

TIPO DE FROTA

Frota própria e agregados dedicados são os formatos mais utilizados pelos Operadores Logísticos para prestar serviços de transporte. A contratação de frete spot ocorre em apenas entre 10% a 15% das operações, especialmente em períodos de pico de demanda.

Carga transportada por tipo de frota

% da operação total



Várias ações relacionadas à descarbonização e à mitigação dos riscos climáticos estão na agenda dos Operadores Logísticos. A maioria já relata impactos climáticos em suas operações e cerca de metade vem avançando na gestão do tema, ampliando o uso de energia limpa ou utilizando o mercado de créditos de carbono.

Maturidade dos OLs em ações relacionadas às mudanças climáticas

% de respondentes

■ Não utiliza ■ Somente quando o mercado for regulado ■ Utiliza pontualmente ■ Utiliza como parte da estratégia

Utiliza mercado de carbono

28%

30%

23%

19%

■ Não iniciado ■ Informal / piloto ■ Parcial / em implementação ■ Estruturado e integrado

Possuem planos para eventos climáticos extremos

21%

33%

37%

9%

Adoção de energia limpa

17%

31%

39%

13%

Avalia riscos climáticos físicos

16%

36%

22%

26%

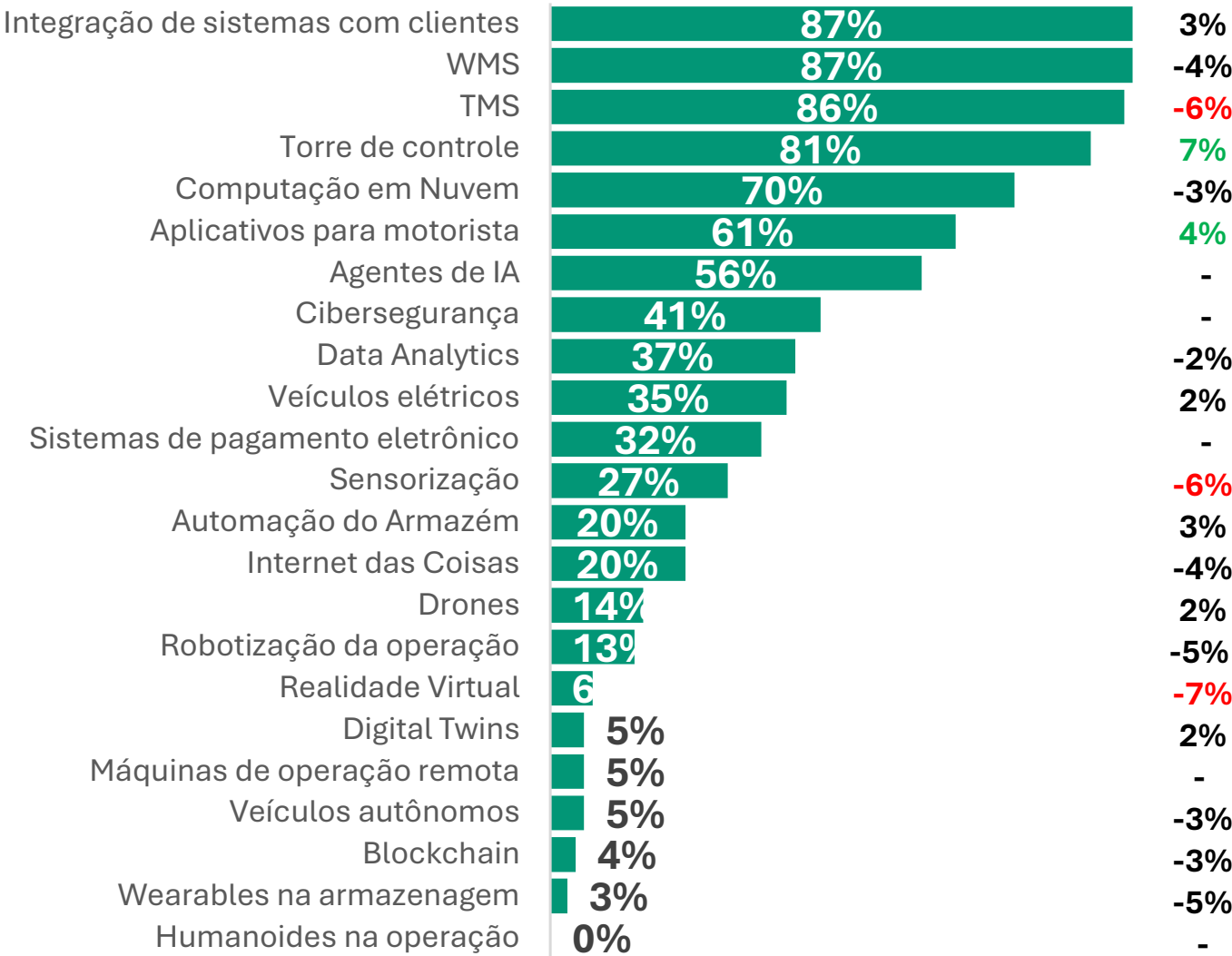
67%
dos operadores
já sofreram
impactos do
clima
e
22%
relatam
impacto **alto** ou
moderado de
forma **recorrente**

Sistemas de gestão e integração com clientes lideram o uso de tecnologia no setor de Operadores Logísticos. Novas soluções também estão em desenvolvimento acelerado, como o uso de agentes de IA.

Tecnologias mais utilizadas pelos OLs

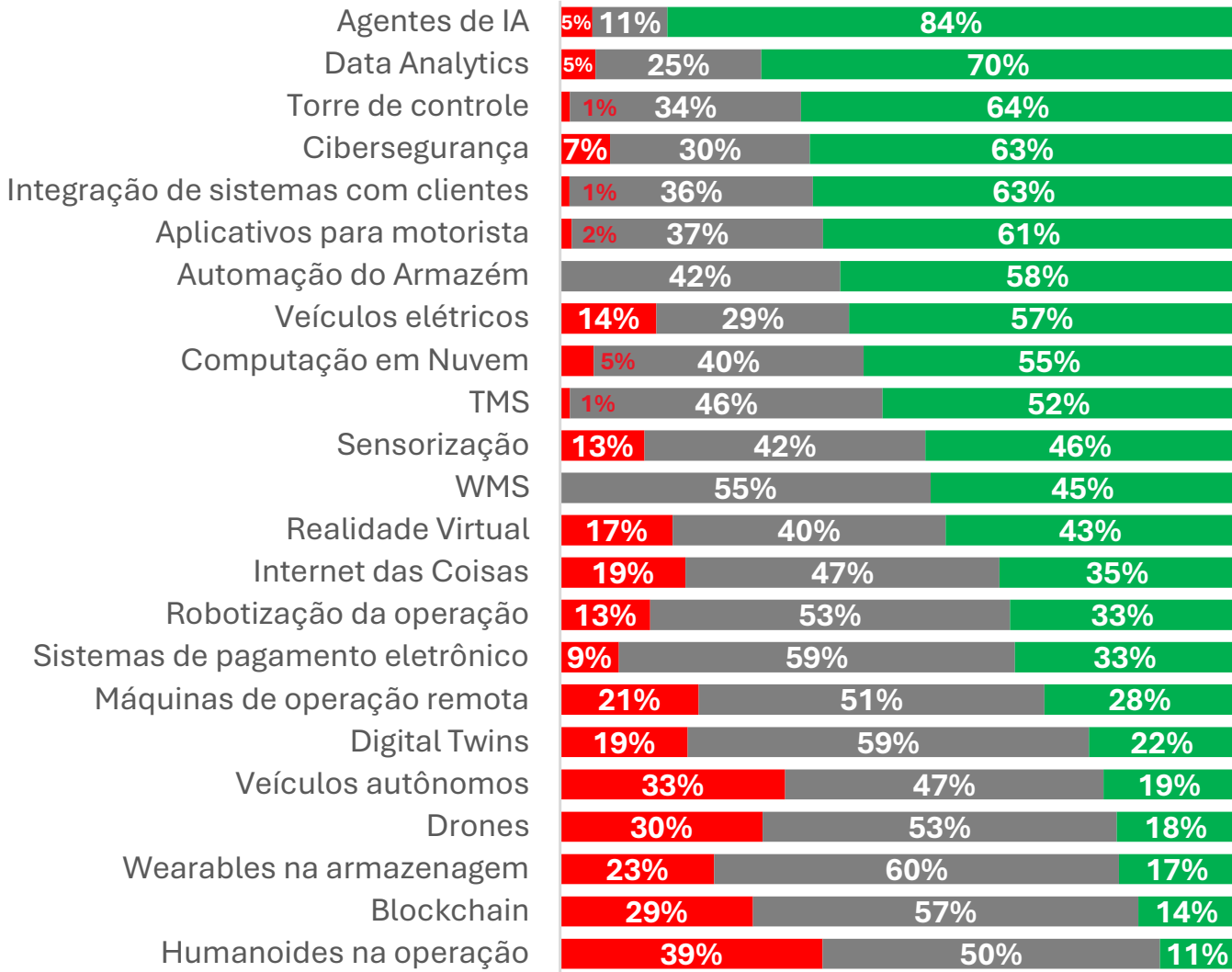
% de respondentes

Variação p.p.¹
(vs 2024)



Tecnologias com previsão de investimento até 2028

% de respondentes



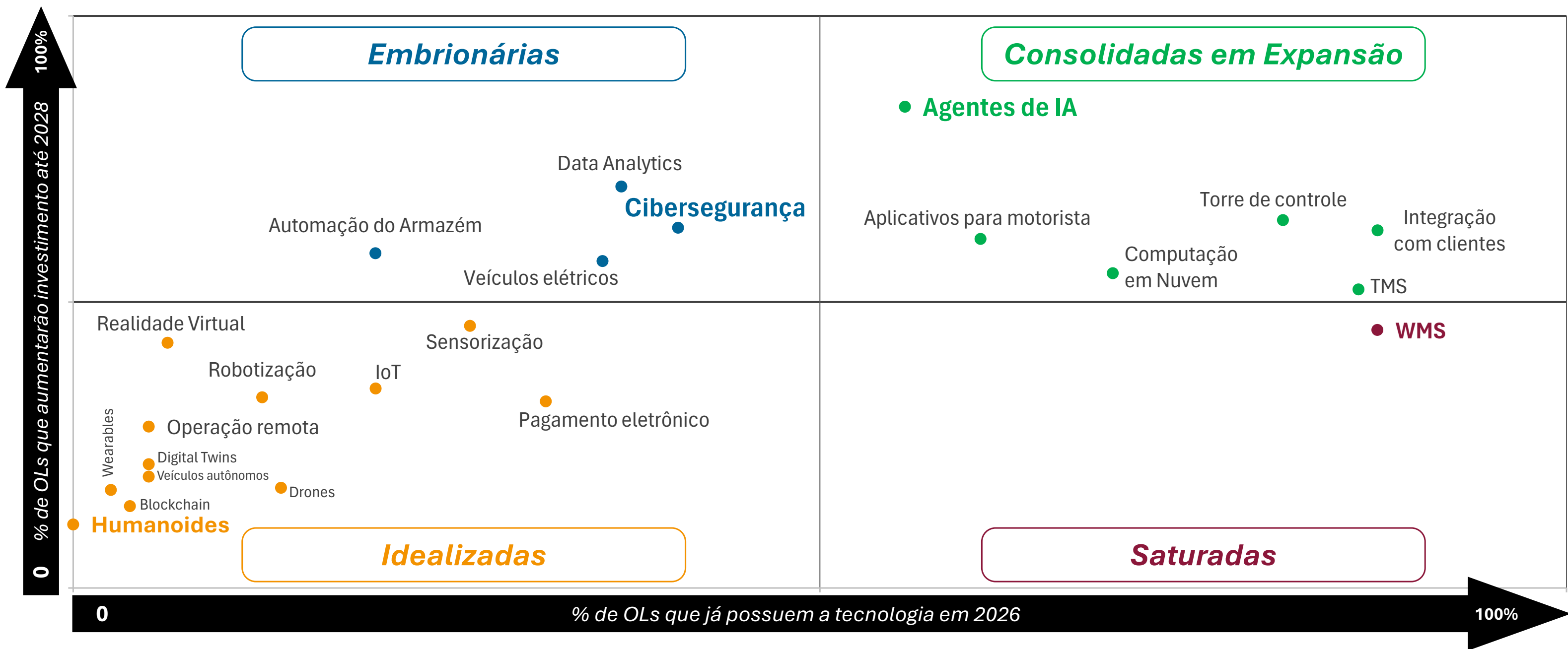
■ Diminuindo ■ Mantendo ■ Aumentando

¹Varição em pontos percentuais sobre última pesquisa ` Perfil dos Operadores Logísticos ABOL - ILOS 2024 `

TECNOLOGIA

Embora amplamente adotado, o WMS apresenta menor perspectiva de expansão dos investimentos do que tecnologias emergentes. Agentes de IA, por sua vez, se consolidaram e estão em franca expansão. No quadrante das tecnologias embrionárias, destaca-se a cibersegurança. Enquanto isso, algumas tecnologias são apenas idealizadas e aparecem em testes, como humanoides.

Tecnologias com previsão de investimento até 2028



Resumo CAPÍTULO 4

Estratégia e Posicionamento

O capítulo mostra um setor voltado ao crescimento, operando próximo ao limite de capacidade, com números de fusões e aquisições em baixa, pressão sobre mão de obra e uma agenda tecnológica concentrada em software e dados.

ESTRATÉGIA E CAPACIDADE: Cerca de **dois terços dos operadores apontam o aumento de receita como principal direcionador**, ante um terço que prioriza a redução de custos. A **utilização média da capacidade instalada é de 82%**, com pouca folga para picos e novos contratos. As fusões e aquisições perderam intensidade no período, passando de 17% dos respondentes em 2021 para 8% em 2025.

POSICIONAMENTO: A **flexibilidade e customização (59%) são os principais atributos de diferenciação**, seguidos por qualidade e integridade da carga (41%) e relacionamento com o cliente (37%).

LICENÇAS E CERTIFICAÇÕES: As habilitações acompanham as cadeias reguladas: sanitária em 84% e ISO em 73% dos operadores, com adesão de 91% entre os grandes.

MÃO DE OBRA E FROTA: O quadro é **majoritariamente próprio (80% CLTs)**, mas os terceiros respondem por 33% da despesa com pessoal, rubrica que consome 37% do faturamento. A expansão do efetivo perdeu ritmo (51% ampliaram, ante 71% na edição anterior) e a **dificuldade na contratação de motoristas é o ponto mais crítico, sobretudo no Norte e no Nordeste**. No transporte, o volume concentra-se em **frota própria (42%) e agregados dedicados (46%)**, enquanto o frete spot responde por apenas 12%.

TECNOLOGIA: A adoção tecnológica é liderada pela integração de sistemas com clientes (87%), WMS (87%) e TMS (86%). Entre as tecnologias em expansão, destacam-se os agentes de IA, já utilizados por 56% dos OLs, cibersegurança (41%) e data analytics (37%), enquanto automação física e robótica seguem incipientes.

AGENDA CLIMÁTICA: O tema ainda está em estruturação: a avaliação de riscos climáticos é a prática mais madura (**26% em estágio estruturado**), mas a maior parte dos operadores permanece em estágio informal ou parcial nas demais frentes, apesar de **67% dos Operadores já terem sofrido impactos climáticos sobre suas operações**.

CAPÍTULO 5

Multimodalidade

MULTIMODALIDADE

O desenvolvimento da multimodalidade depende da disponibilidade de infraestrutura, da eficiência dos terminais que conectam os diferentes modais, da fluidez documental e da coordenação sistêmica entre os diferentes elos e players - habilitados ou não como Operador de Transporte Multimodal (OTM).

Como o termo “multimodalidade” foi tratado neste relatório:

O termo “Multimodalidade” foi tratado como o uso de mais de um modal de transporte, independentemente do arranjo contratual ou regulatório entre os envolvidos. As diferenciações acadêmicas e regulatórias sobre o termo Multimodalidade e Intermodalidade não foram consideradas nas análises, sendo unicamente utilizado o termo Multimodalidade.

Os pilares-chave da multimodalidade — da infraestrutura aos principais agentes



Vias de cada modal

Rodovias, ferrovias, hidrovias (rios), vias marítimas e aerovias. São a base física infraestrutural que garante a disponibilidade de rotas em cada meio de transporte.



Terminais

Terminais intermodais, terminais ferroviários, terminais portuários, hidrovias (rios), terminais aéreos. É o elo onde a carga muda de modal.



Transportadores

Transportadores rodoviários, ferrovias, armadores e companhias aéreas que executam cada trecho.



OTM

Operador de Transporte Multimodal: empresa habilitada pela ANTT para emitir o Conhecimento de Transporte Multimodal de Carga, documento unificado que cobre diferentes modais de transporte.



Operador Logístico

Empresa capacitada a oferecer serviços que envolvem operações de transporte (por qualquer modal), armazenagem e gestão de estoques.

Em um país de distâncias longas e grandes volumes movimentados, a multimodalidade é uma das principais alavancas de produtividade.

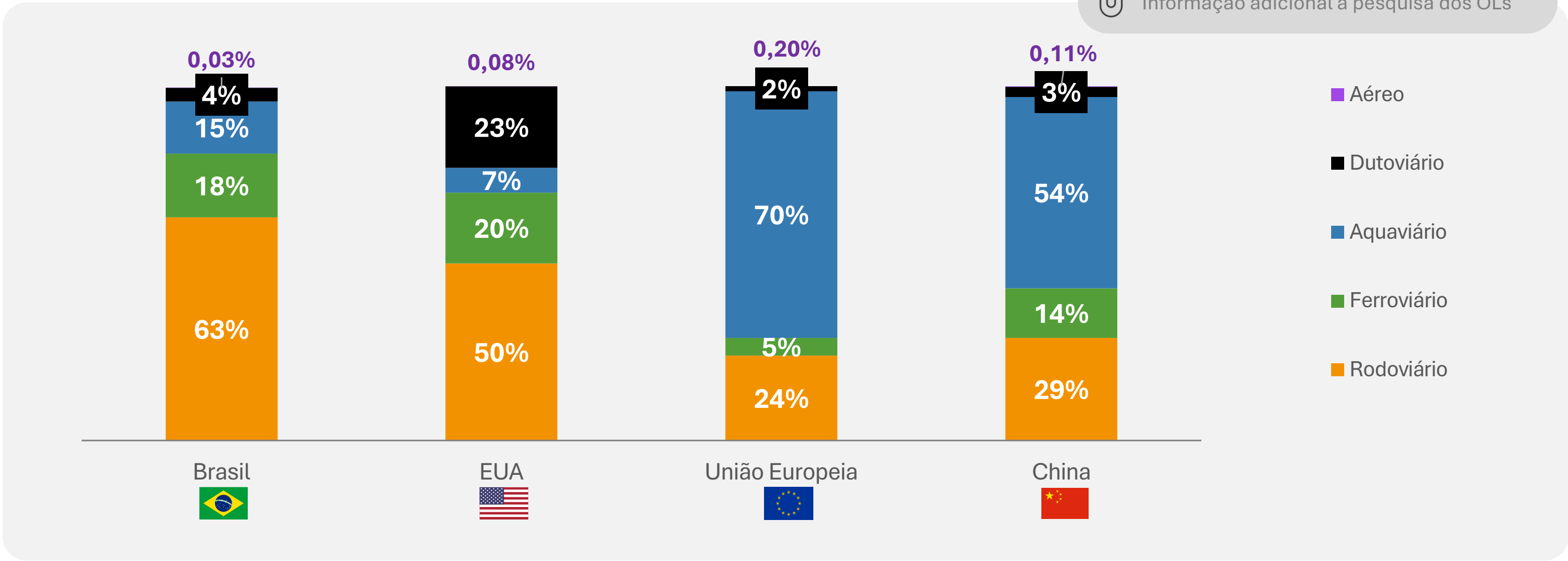
MATRIZ DE TRANSPORTE

O Brasil concentra sua matriz de carga no modal rodoviário em proporção muito superior à de outras grandes economias. Países como EUA, China e a União Europeia têm maior presença de ferrovias, aquavias e dutovias.

Matriz de transporte de carga, por país

% do TKU

Informação adicional à pesquisa dos OLS¹



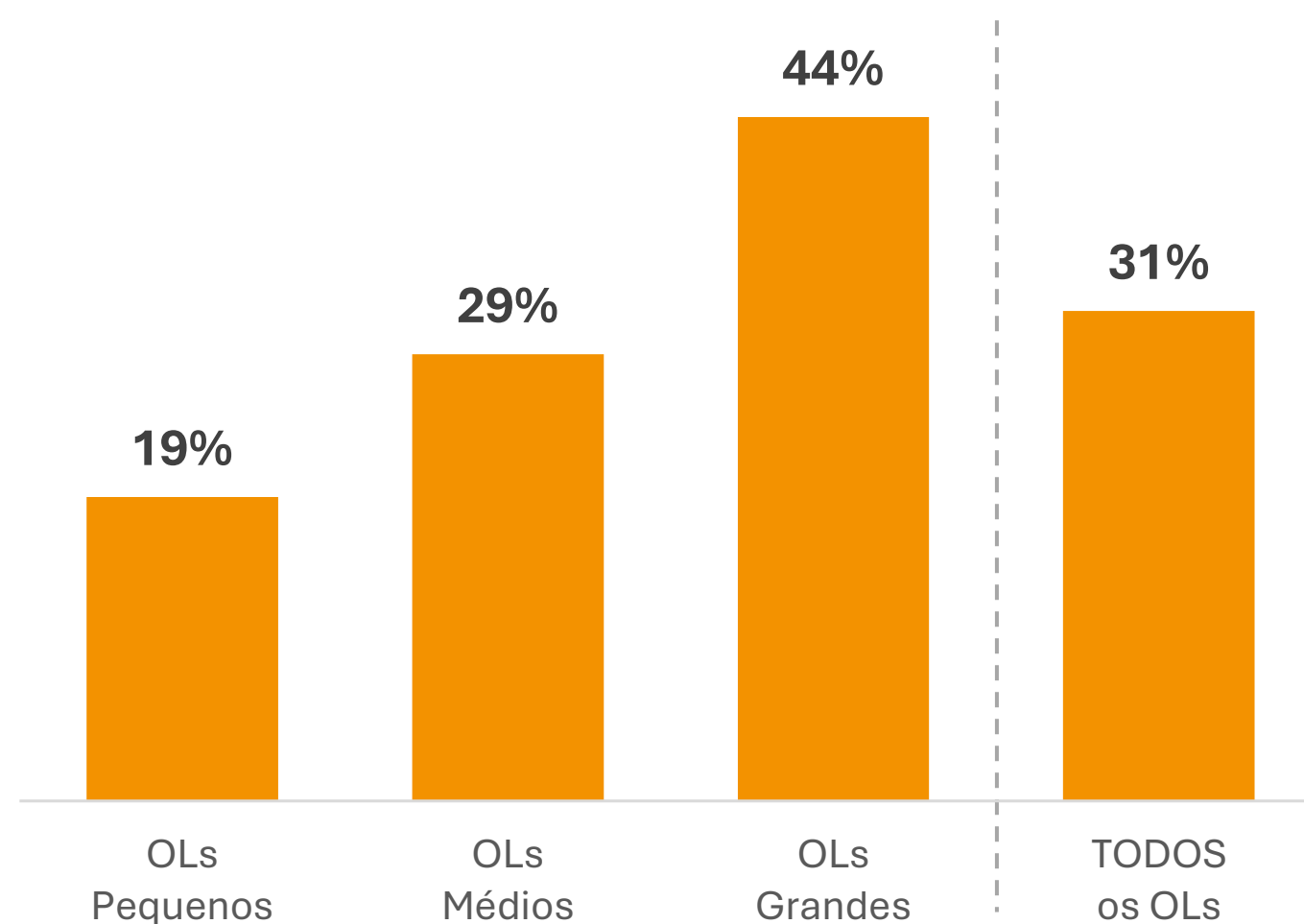
¹Fonte: BEA, Eurostat e National Bureau of Statistics of China, ILOS – 2025. Análise inclui toda a carga movimentada, não somente a carga dos Operadores Logísticos.

OFERTA DE SERVIÇOS MULTIMODAIS

Embora a matriz de transportes brasileira seja desequilibrada, quase um terço dos Operadores Logísticos oferece serviços em mais de um modal. Quanto maior o OL, maior a presença da multimodalidade. Boa parte dos Operadores (38%) também possui habilitação de OTM (Operador de Transporte Multimodal) para emissão de conhecimento de transporte unificado, entretanto, 21% são habilitados pela ANTT, mas não atuam na multimodalidade.

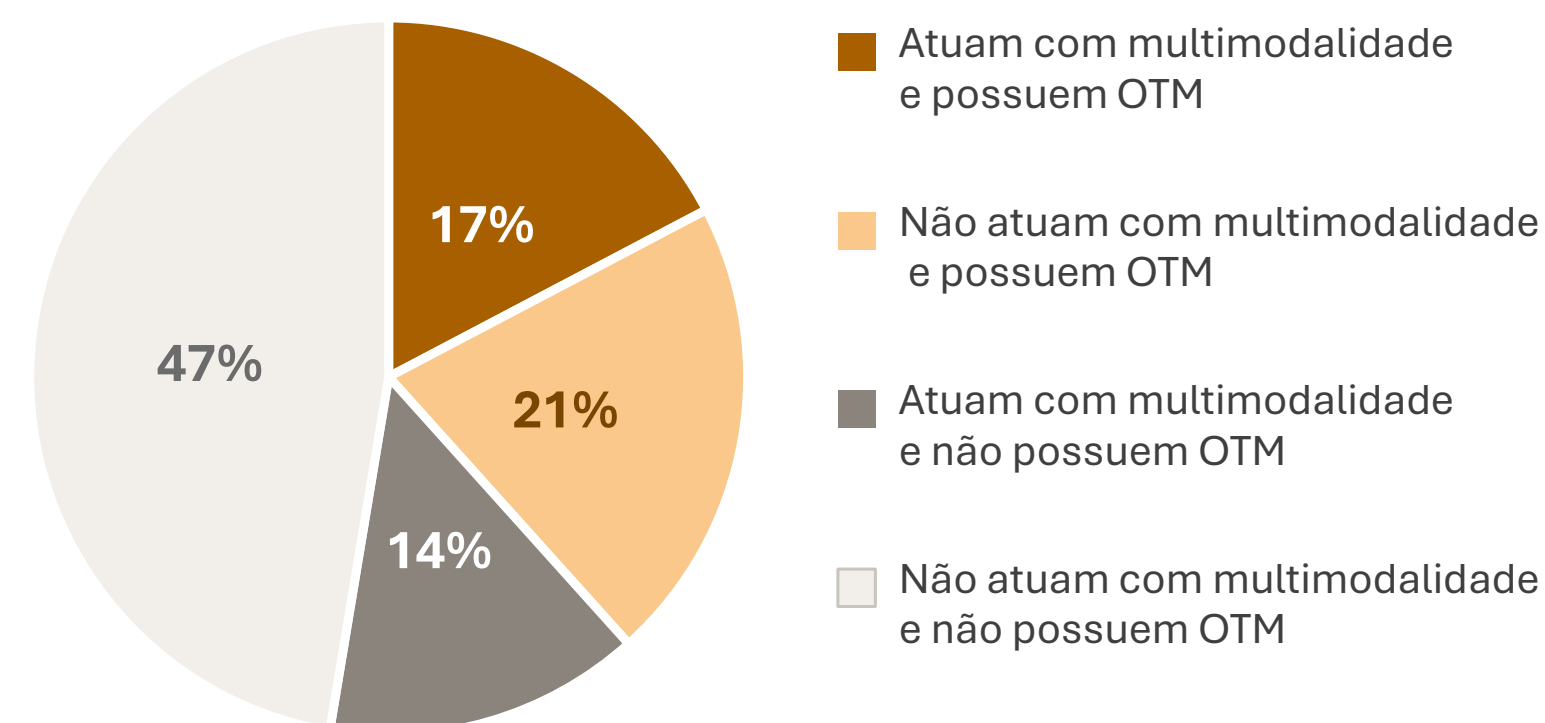
Operadores que atuam em operações multimodais

% de respondentes



Operadores que possuem habilitação de OTM

% de respondentes



UTILIZAÇÃO DOS MODAIS

Praticamente todos os Operadores Logísticos (94%) atuam com o modal rodoviário. O modal aéreo é o segundo mais utilizado pelos OLs, serviço coerente com o perfil da carga de alto valor agregado movimentada no setor. Ao todo, 20% da carga dos OLs passam por dois ou mais modais.

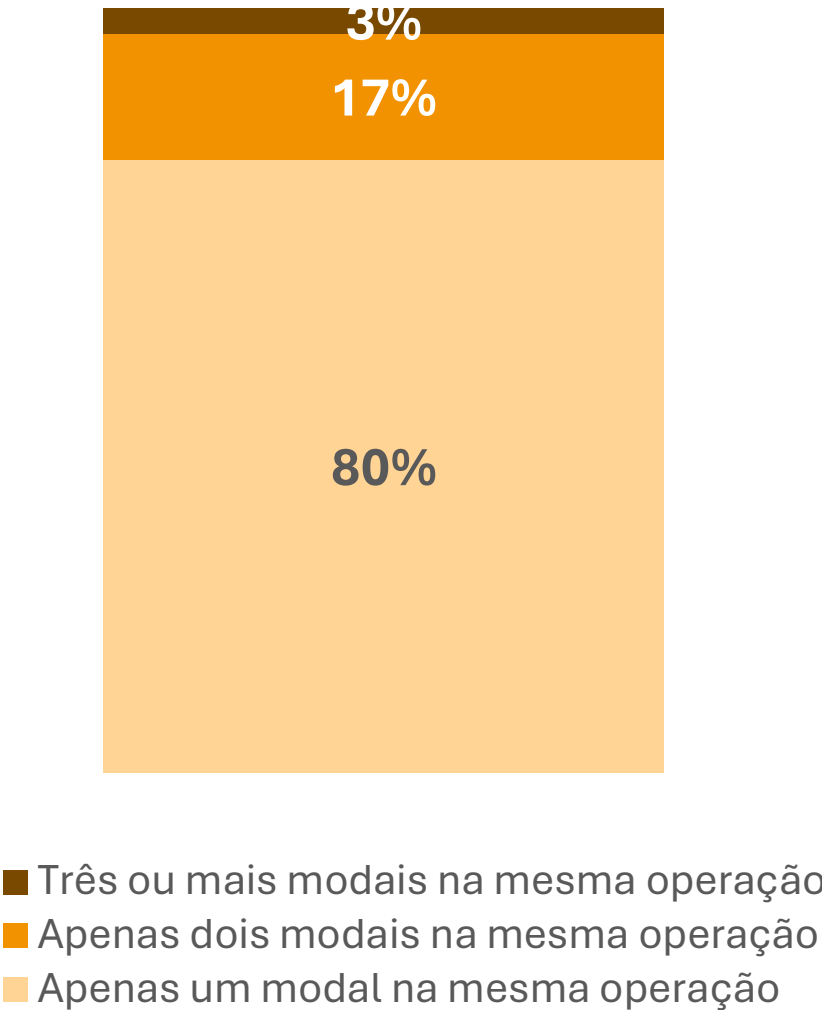
Utilização dos modais pelos OLs

% dos respondentes



Modais utilizados na mesma operação

% da carga movimentada



PERFIL DO OL QUE ATUA EM MAIS DE UM MODAL

Operadores Logísticos que oferecem serviços multimodais são, em geral, empresas de maior porte, com maior escala geográfica e setorial, sustentadas por maior participação de mão de obra e frota terceirizadas.

Comparativo: operadores multimodais e não multimodais

Média por operador

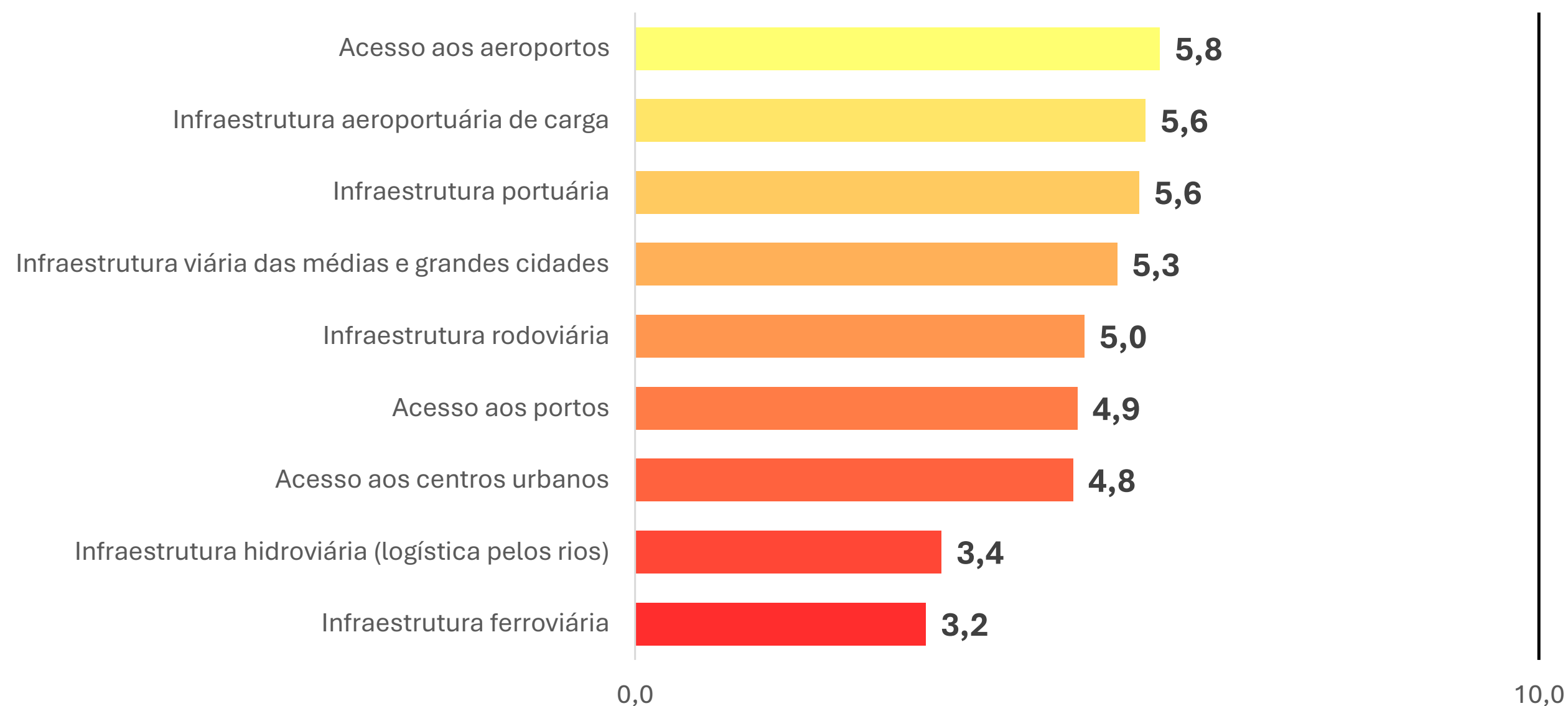
	OLs que NÃO oferecem serviços multimodais	OLs que oferecem serviços multimodais	Diferença
	69%	31%	
Estados atendidos	10 	12 	+ 2 estados
Setores atendidos	7 	11 	+ 4 setores
Número de funcionários (CLT+terceiros)	2.700 	3.700 	+ 37%
Mão de obra terceira	15%	31%	+ 16 p.p.
Frota terceira	27%	50%	+ 23 p.p.
Habilitação OTM	31%	55%	+ 24 p.p.

QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA

A qualidade da infraestrutura multimodal brasileira segue longe de ser satisfatória. Os Operadores Logísticos entendem que todos os modais são carentes de infraestrutura adequada, sendo as ferrovias e as hidrovias (rios) os piores avaliados.

Avaliação da qualidade das infraestruturas brasileiras – percepção dos OLs

Média das respostas (nota de 0 a 10)



PROBLEMAS ENTRE OS MODAIS

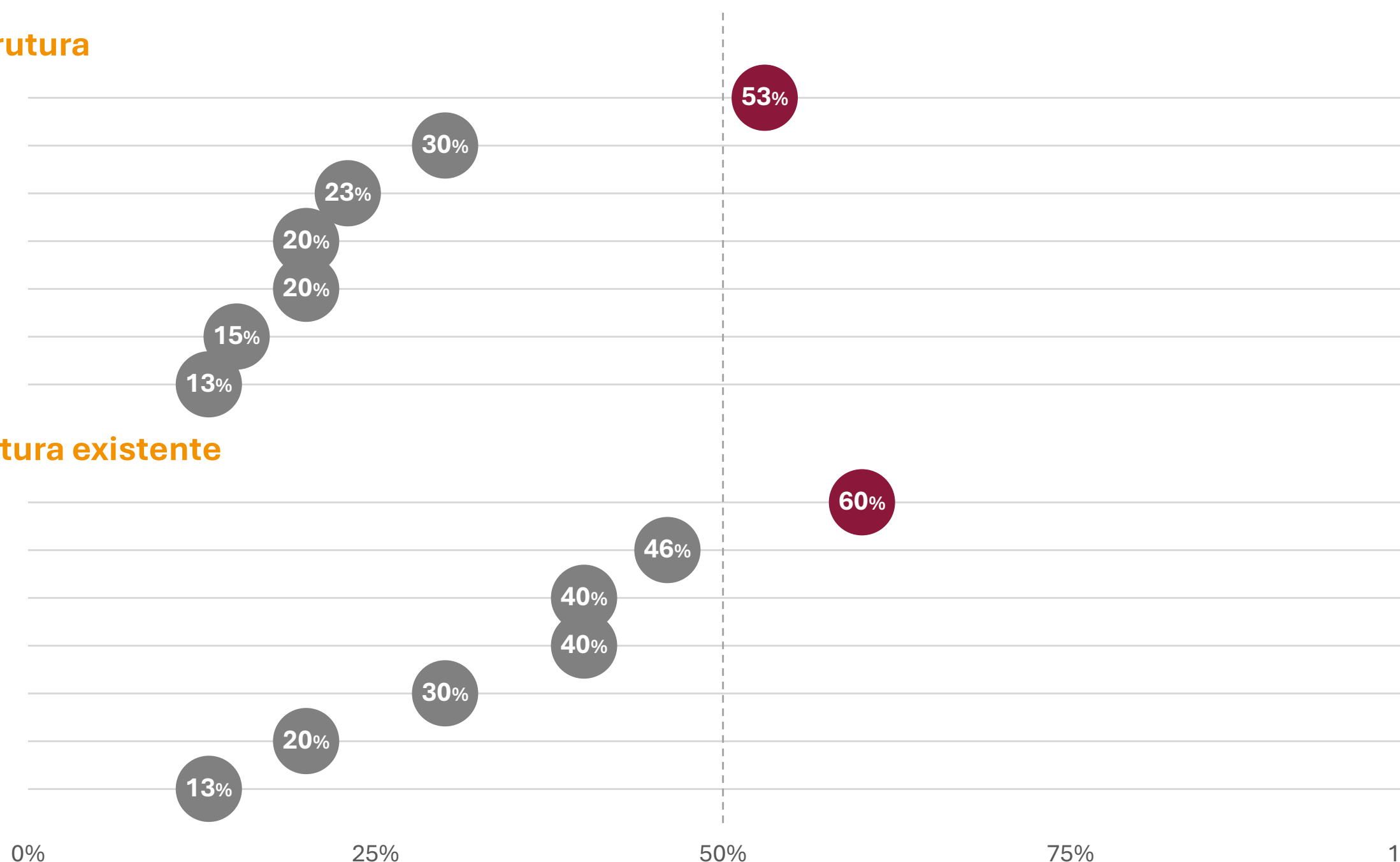
A indisponibilidade de infraestrutura é um dos principais entraves na integração entre rodovia e ferrovia, apontada por 53% dos OLs. Já a baixa qualidade da infraestrutura é mais crítica nas ligações entre ferrovias e rios, com 60% das citações.

Problemas na integração de modais – percepção dos OLs

% dos respondentes que indicou este problema

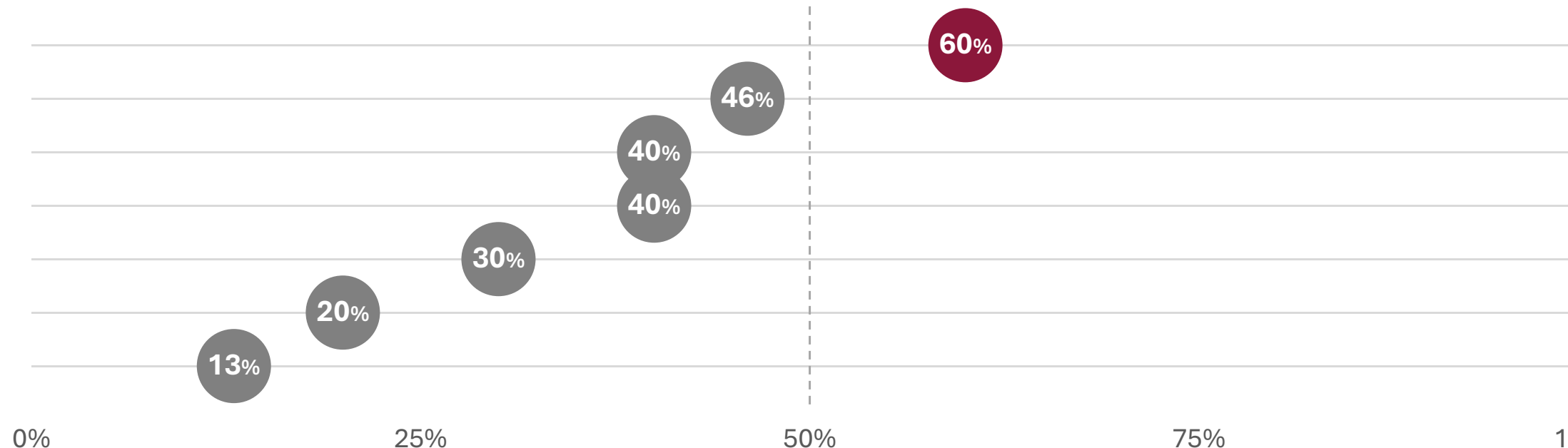
1. Indisponibilidade de infraestrutura

Rodo – Ferro
Cabotagem – Hidroviário (rios)
Rodo – Hidroviário (rios)
Rodo – Cabotagem
Ferro – Hidroviário (rios)
Rodo – Aéreo
Ferro – Cabotagem



2. Baixa qualidade da infraestrutura existente

Ferro – Hidroviário (rios)
Rodo – Hidroviário (rios)
Rodo – Ferro
Cabotagem – Hidroviário (rios)
Rodo – Aéreo
Rodo – Cabotagem
Ferro – Cabotagem



PROBLEMAS ENTRE OS MODAIS

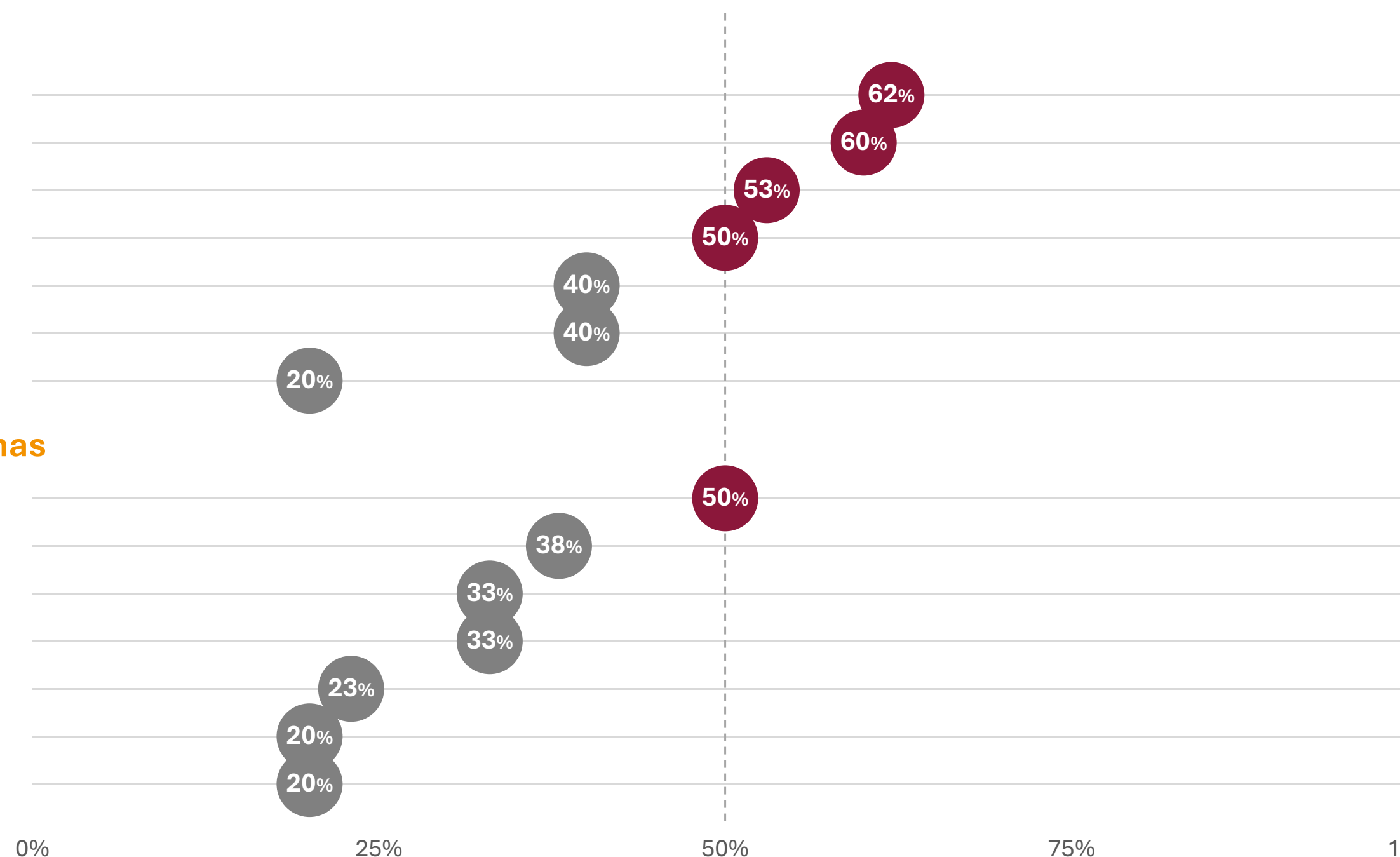
A dificuldade de integração entre os modais esbarra principalmente na baixa oferta de rotas: as combinações com as vias fluviais são as mais criticadas, sobretudo nas interligações dos rios com as rodovias e com a cabotagem. A baixa integração entre os sistemas também dificulta a multimodalidade.

Problemas na integração de modais – percepção dos OLs

% dos respondentes que indicou este problema

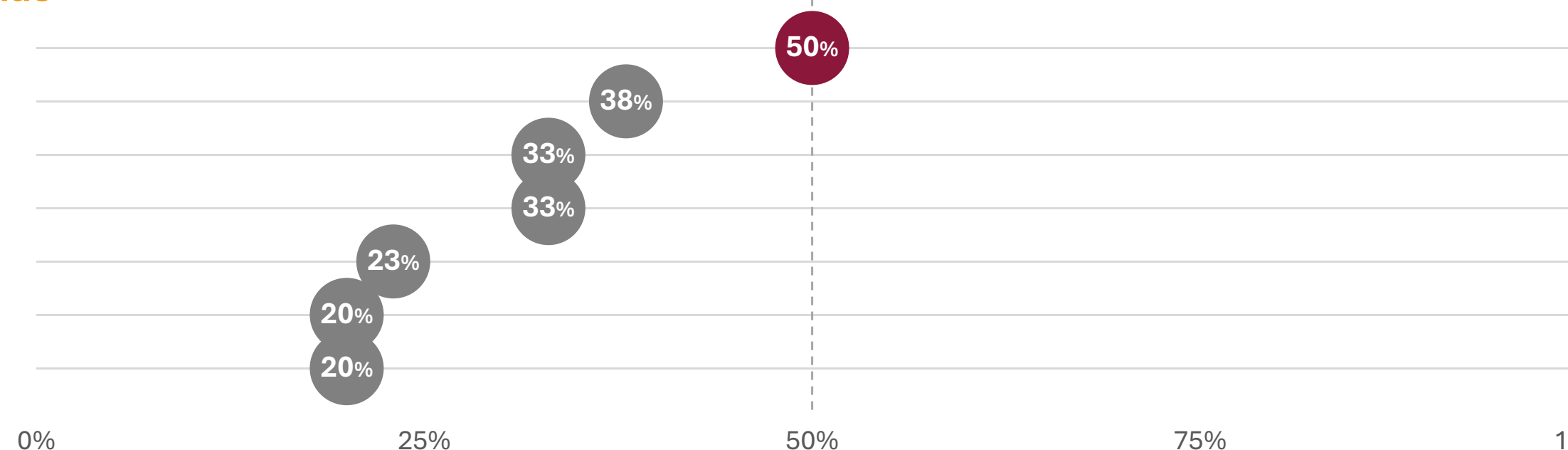
3. Baixa oferta de rotas

Rodo – Hidroviário (rios)
Cabotagem – Hidroviário (rios)
Rodo – Cabotagem
Ferro – Cabotagem
Rodo – Ferro
Rodo – Aéreo
Ferro – Hidroviário (rios)



4. Baixa integração entre sistemas

Cabotagem – Hidroviário (rios)
Ferro – Cabotagem
Rodo – Ferro
Rodo – Cabotagem
Rodo – Hidroviário (rios)
Rodo – Aéreo
Ferro – Hidroviário (rios)



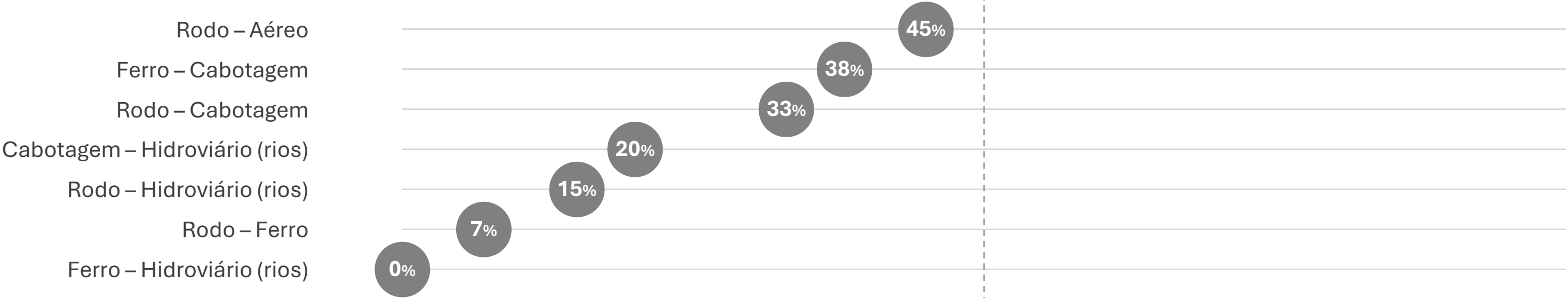
PROBLEMAS ENTRE OS MODAIS

Em relação ao ambiente regulatório, as maiores críticas envolvem aeroportos e portos. Chama a atenção a integração do modal aéreo com o rodoviário: 45% dos OLs indicaram as exigências regulatórias como um problema para essa combinação.

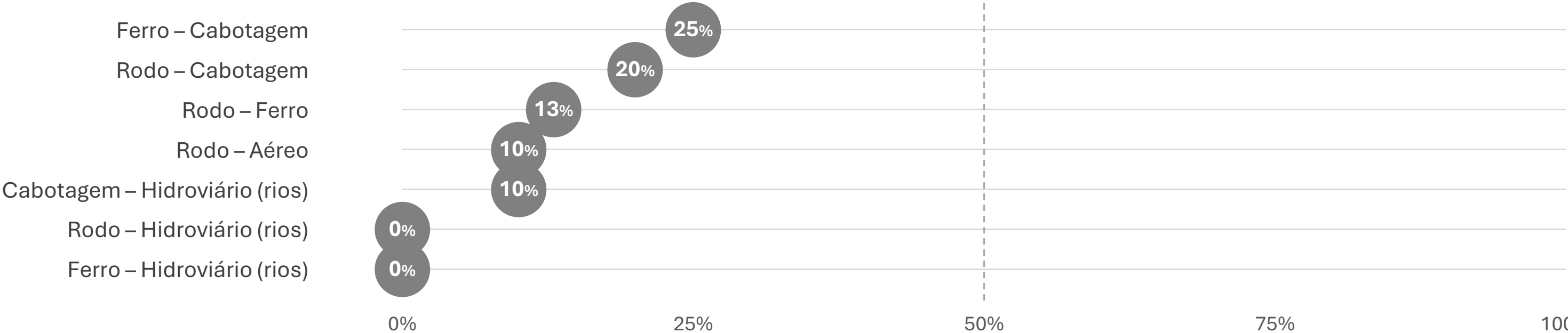
Problemas na integração de modais – percepção dos OLs

% dos respondentes que indicou este problema

5. Exigências regulatórias (legislação)



6. Taxas regulatórias



PROBLEMAS NOS TERMINAIS

Os terminais são as instalações mais importantes para que haja fluidez na conexão multimodal. Na opinião dos Operadores Logísticos, as barreiras regulatórias são o principal entrave que dificulta o desenvolvimento dos terminais aéreos, portuários e alfandegados. Já os terminais ferroviários e hidroviários são pouco disponíveis no Brasil. Merece atenção, ainda, a baixa integração entre sistemas nos terminais.

Problemas nos terminais – percepção dos OLs

% dos respondentes que indicou este problema

	Regulação		Infraestrutura			Sistemas
	Exigências regulatórias (legislação, fiscal, documentação)	Taxas regulatórias	Pouca quantidade	Baixa qualidade	Localização inadequada	Baixa integração entre sistemas
Terminal Aéreo	61%	22%	39%	26%	0%	30%
Terminal Portuário	58%	42%	35%	29%	13%	52%
Terminal Alfandegado (Portos Secos e CLIAS)	71%	48%	33%	5%	10%	48%
Terminal Ferroviário	9%	9%	55%	9%	18%	55%
Terminal Hidroviário (rios)	40%	30%	70%	20%	20%	50%

Multimodalidade

A multimodalidade avança de forma seletiva: em média, já faz parte do portfólio de quase um terço dos Operadores Logísticos, mas ainda responde por uma parcela pequena do volume, limitada pela infraestrutura disponível e pelos entraves de integração entre modais e terminais.

OFERTA DE SERVIÇOS: Em média, **31% dos OLs oferecem serviços em mais de um modal**, proporção que cresce com o porte — de 19% entre os pequenos a 44% entre os grandes. A habilitação de OTM alcança 38%, mas 21% a possuem sem ainda atuar em mais de um modal — capacidade formalizada que sinaliza interesse em entrar nesse mercado.

UTILIZAÇÃO DOS MODAIS: O rodoviário está presente em 94% dos operadores, seguido pelo aéreo nacional (21%), coerente com a priorização de cargas e setores de maior valor agregado. Ferroviário (5%), cabotagem (7%) e hidroviário (3%) seguem restritos. Quanto à proporção da carga movimentada, **80% da carga seguem em um único modal e 20% passam por dois ou mais modais**.

PERFIL DO OPERADOR MULTIMODAL: Operadores Logísticos que atuam com **multimodalidade possuem maior escala** e em geral são empresas de maior porte, com mais funcionários e com maior abrangência regional.

MATRIZ E INFRAESTRUTURA: O Brasil concentra 63% do TKU no rodoviário, contra 50% nos EUA, 29% na China e 24% na União Europeia. Os Operadores Logísticos apontam **muitos problemas na infraestrutura de transportes do país**, com as piores avaliações em ferrovias (nota 3,2 de 10) e hidrovias (nota 3,4 de 10). A infraestrutura aeroportuária recebeu nota 5,6 de 10.

ENTRAVES ENTRE OS MODAIS: A **baixa oferta de rotas** é o fator que mais restringe as combinações multimodais. Somam-se a isso a indisponibilidade e a **baixa qualidade de infraestrutura** existente, especialmente nas conexões ferroviárias e hidroviárias.

ENTRAVES NOS TERMINAIS: Os gargalos identificados nos terminais são principalmente **regulatórios e sistêmicos**, antes de serem físicos: problemas com exigências regulatórias nos terminais alfandegados são relatados por 71% dos OLs, e nos terminais aéreos por 61%. A baixa integração entre sistemas é um problema generalizado, apontado por cerca de metade dos OLs. Já os terminais ferroviários e hidroviários são escassos.

CAPÍTULO 6

Atuação Governamental

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA

O investimento público em infraestrutura logística alcançou 0,13% do PIB em 2025, 15 vezes menos que o necessário para manter e modernizar a malha. O capital privado está cada vez mais representativo.

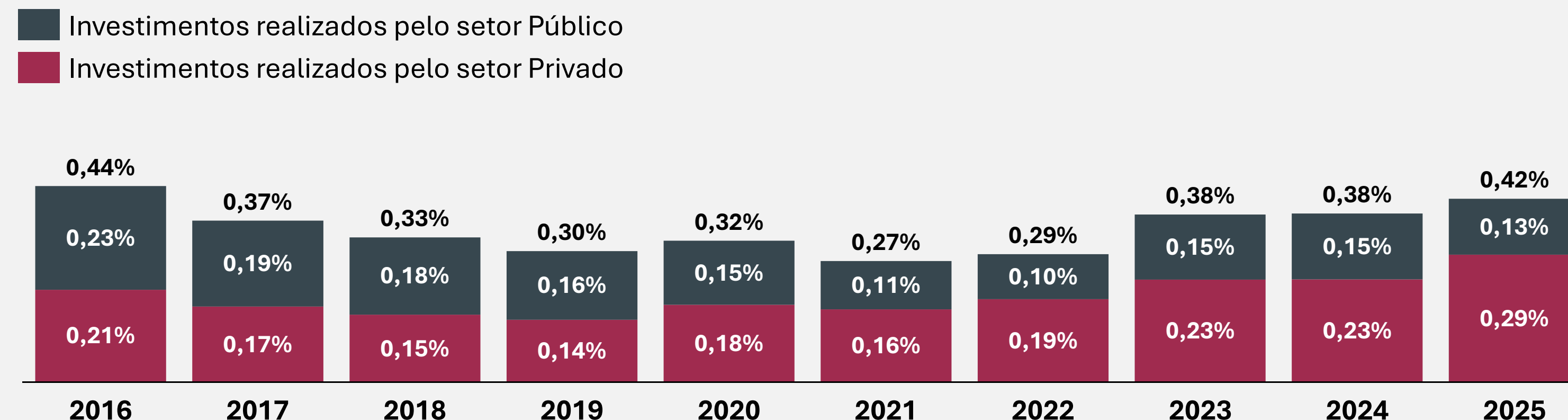
Investimento em Infraestrutura logística no Brasil

% do PIB



Informação adicional à pesquisa dos OLS¹

2% —————
Investimento necessário para manter e modernizar a infraestrutura de transporte no Brasil



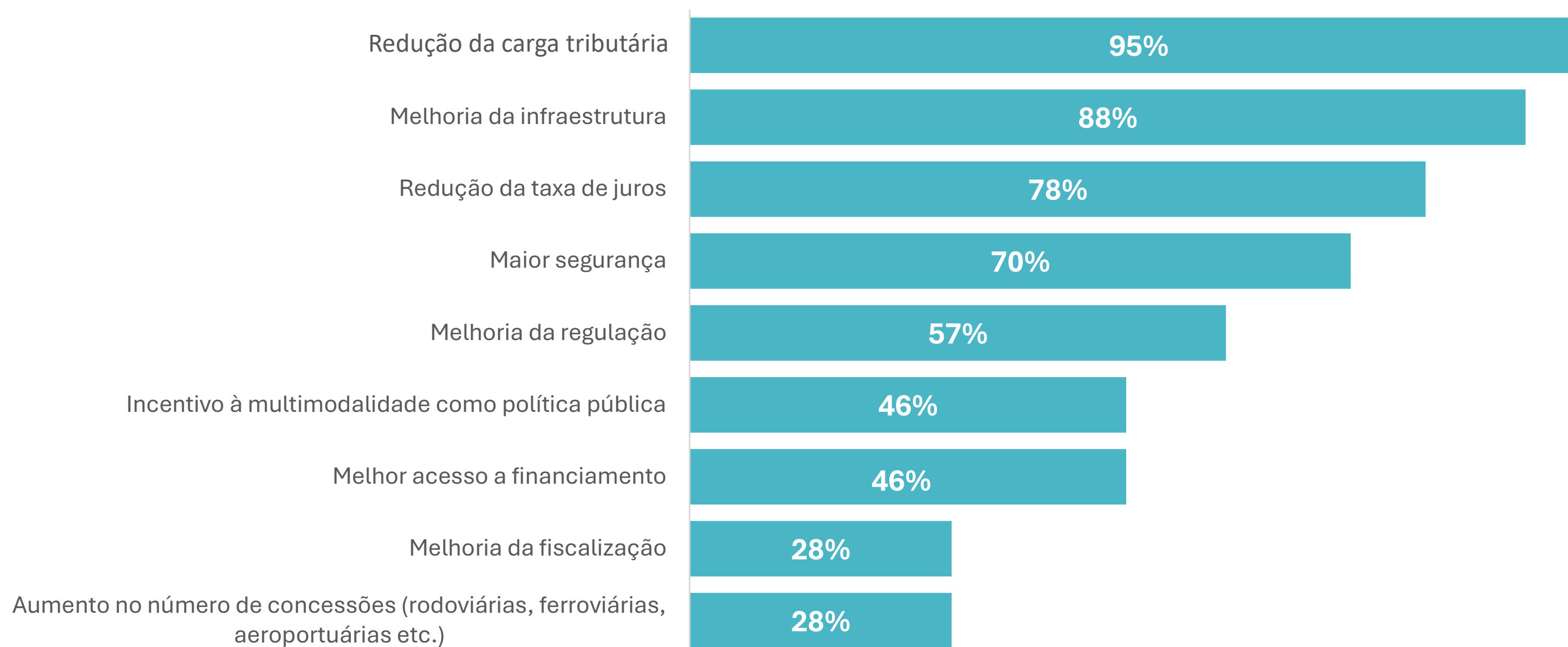
¹Fonte: Infra S.A | Análises ILOS

DEMANDAS AO GOVERNO

Redução da carga tributária e investimentos em infraestrutura lideram as demandas dos Operadores Logísticos ao poder público, com a necessidade de redução da taxa de juros também na agenda. Destaque à necessidade de incentivo à multimodalidade como política pública, que aparece pela primeira vez na pesquisa, já com elevado percentual.

Necessidade de atuação do governo na percepção dos OLs

% de respondentes

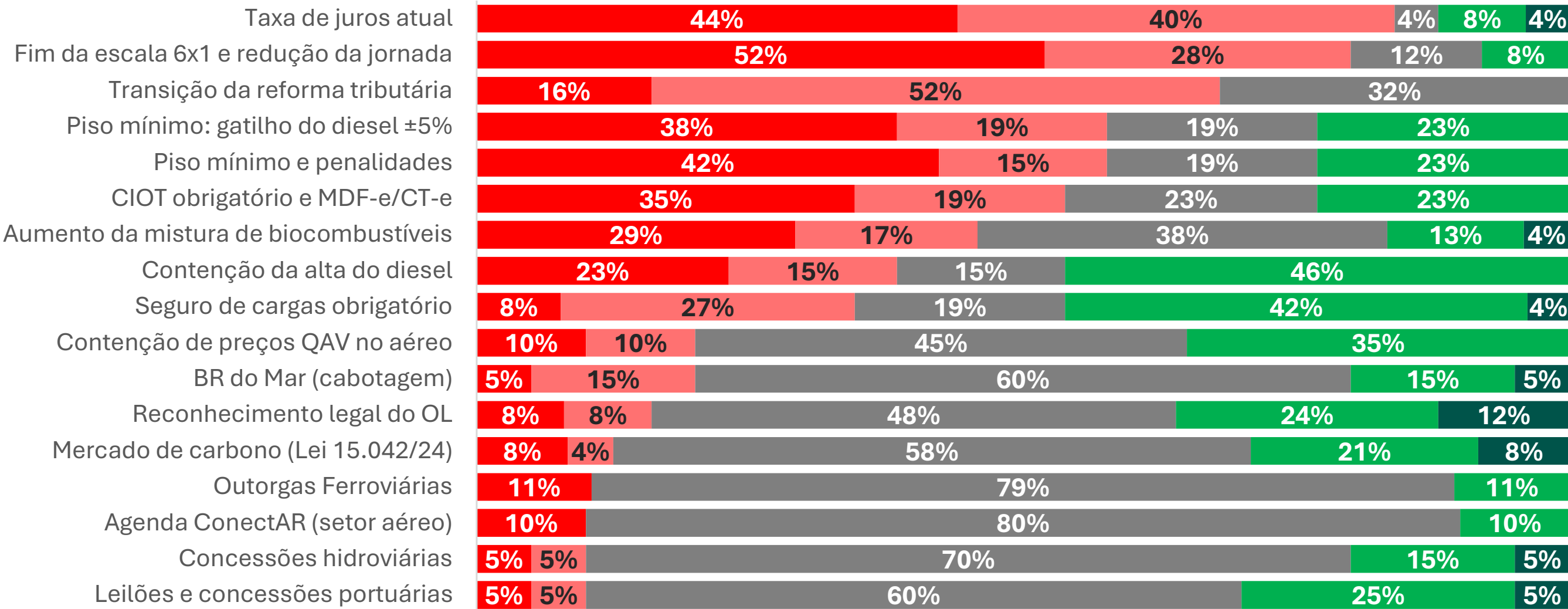


IMPACTO DAS AÇÕES DO GOVERNO

As avaliações mais negativas concentram-se nas medidas relacionadas a juros, jornada de trabalho, reforma tributária e regras do transporte rodoviário. Os subsídios aos combustíveis e o seguro obrigatório aparecem como as iniciativas com melhor aceitação, embora haja muitos questionamentos sobre os benefícios dessas medidas.

Impacto das ações do governo para os OLs

% de respondentes



■ Impacto muito negativo ■ Impacto negativo ■ Sem Impacto ■ Impacto positivo ■ Impacto muito positivo

Atuação governamental

A leitura dos Operadores Logísticos sobre as medidas governamentais em curso é majoritariamente crítica: as ações que mais afetam custo de capital e custo de mão de obra são as piores avaliadas.

DEMANDAS AO GOVERNO: A **redução da carga tributária** é praticamente consensual (**95%** dos respondentes), seguida pela **melhoria da infraestrutura (88%)** e pela **redução da taxa de juros (78%)** — esta última é reflexo direto de um setor que investe em frota, instalações e tecnologia, e depende de crédito para crescer. Na sequência, estão maior segurança (70%) e melhoria da regulação (57%), enquanto melhor acesso a financiamento e incentivo à multimodalidade como política pública empatam em 46%. Fechando a lista, melhoria da fiscalização e aumento do número de concessões somam 28% cada, sinal de que a pauta imediata é de redução de custos.

AVALIAÇÃO DAS AÇÕES EM CURSO: Dentre as medidas governamentais analisadas pelos Operadores Logísticos, **a taxa de juros atual, fim da escala 6x1 e redução de jornada lideram a rejeição**, com mais de 80% indicando impacto negativo. A transição da reforma tributária também está afetando os Operadores Logísticos (68% indicam impacto negativo, sem nenhuma avaliação positiva). Sobre as medidas relacionadas ao modal rodoviário, o piso mínimo e suas penalidades, o gatilho do diesel e a obrigatoriedade de CIOT (à luz da nova Lei nº 15.485/2026) concentram as críticas de mais da metade dos OLs.

O QUE TEM MELHOR ACEITAÇÃO: As avaliações mais positivas se concentram em **medidas de redução de custos e de proteção de ativos**: contenção da alta do diesel (46% de indicações positivas), seguro de cargas obrigatório (46%) e contenção de preços do QAV no aéreo (35%). Ainda assim, todas convivem com parcela relevante de avaliação negativa, o que indica ressalvas quanto à efetividade e à permanência dos benefícios.

AGENDA DE INFRAESTRUTURA — POUCO IMPACTO PERCEBIDO: Concessões e outorgas ainda não se traduziram em efeito prático para os Operadores: outorgas ferroviárias (79% sem impacto), concessões hidroviárias (70% sem impacto) e leilões e concessões portuárias (60% sem impacto). O contraste é relevante: **infraestrutura é a segunda maior demanda ao governo, mas os instrumentos hoje em curso são percebidos como neutros pela maioria** — o que sugere expectativa por projetos mais efetivos.

Principais Conclusões

Os Operadores Logísticos (OLs) gerenciam e integram atividades logísticas em toda a cadeia produtiva. Oferecendo serviços de transporte, armazenagem e demais serviços logísticos, os OLs direcionam esforços para entregar soluções completas, sendo um setor de grande relevância para a sociedade e economia brasileira. Indústrias de **todos os segmentos e regiões contratam Operadores Logísticos**, especialmente os que movimentam produtos de alto valor agregado e que exigem serviços e cuidados especiais.

Em 2025, o setor de Operadores Logísticos alcançou **R\$ 247 bilhões de receita**, o equivalente a cerca de 1,9% do PIB e a 20% dos R\$ 1,2 trilhão gastos com transporte e armazenagem no país. Composto por cerca de **1.500 empresas**, o setor gera em torno de **2,8 milhões de empregos diretos e indiretos**, o equivalente a 2,7% da população ocupada. O período foi marcado pela expansão do mercado de Operadores Logísticos, com crescimento de 18% no faturamento e de 15% no número de empresas, desde 2023.

O aumento do tamanho do mercado ao longo dos anos não se refletiu com a mesma intensidade no aumento da margem das empresas do setor. Os altos custos seguem impactando os Operadores Logísticos: apenas 34% deles repassaram integralmente o aumento de custos aos preços cobrados dos clientes no último ano, situação mais crítica especialmente entre os OLs de pequeno porte. Os tributos equivalem a 17% da receita operacional bruta e **o setor recolheu R\$ 57 bilhões aos cofres públicos**.

O **principal anseio dos OLs segue sendo a redução da carga tributária**, apontada por 95% dos Operadores, seguida pela melhoria de infraestrutura brasileira, citada por 88%. Ferrovias e hidrovias receberam as piores notas de qualidade de infraestrutura, 3,2 e 3,4, respectivamente, em uma escala de 0 a 10, e nenhum modal superou a nota 6, reforçando a necessidade de investimentos do país em todos os modais.

Percebe-se no setor um avanço de mercado baseado no crescimento orgânico e em novos entrantes, com **menos fusões e aquisições** ao longo do tempo. O momento também indica uma busca por **foco em segmentos e regiões mais promissoras de mercado**, com os operadores logísticos voltando a crescer no Sul e Sudeste e reduzindo nas demais regiões. Em ritmo menor que na última edição, os investimentos em tecnologia e qualificação da mão de obra seguem acontecendo: **83% investem em softwares e 84% ampliam o uso de agentes de inteligência artificial**, ao mesmo tempo em que a contratação de motoristas permanece como o maior gargalo de pessoal. A agenda climática também ganha tração, com 67% dos Operadores já tendo sofrido impactos de eventos climáticos sobre suas operações.

A multimodalidade é uma oportunidade possível de ser mais explorada: em média, **31% dos OLs oferecem serviços multimodais** e 38% possuem habilitação de OTM, sendo que **20% das cargas movimentadas passam por dois ou mais modais**. Os Operadores que atuam com serviços multimodais são de maior porte e com maior abrangência regional. Depois do rodoviário, o modal aéreo é o mais ofertado pelos Operadores Logísticos, o que é condizente com os produtos de mais alto valor agregado movimentados no setor.

Todo o panorama apresentado nesse estudo reforça, enfim, a relevância dos OLs não só para a evolução contínua dos serviços logísticos prestados no Brasil, mas também para o desenvolvimento da economia nacional como um todo, evidenciando a necessidade de reconhecimento e **priorização de ações que possam desenvolver ainda mais o setor**, trazendo assim benefícios para toda a cadeia produtiva.