

b.PRIME
PROPERTY ADVISORS

PRIME | MILE

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIAS DO MERCADO IMOBILIÁRIO LOGÍSTICO

[RELATÓRIO]

ÍNDICE

· INTRODUÇÃO

01. LOGÍSTICA: O ESSENCIAL E O ATUAL
. Papel Essencial da Logística Global
. Panorama Europeu: Oportunidades e Adversidades

02. CINCO ANOS DE MUDANÇA: TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA
. O Declínio da Confiança Global e a Nova Era de Incerteza
. Rotas Estratégicas sob Pressão
. O Papel Estratégico de Portugal no Contexto Internacional

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO
. Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul
. Ferrovia Nacional: O Elo Estratégico que Conecta Portugal à Europa
. Como LOHR e ROLA Transformam a Matriz Logística Europeia
. Portugal em Movimento: Autoestradas Modernas e o Domínio do Transporte Rodoviário
. Aeroportos: Conectividade Global

04. TENDÊNCIAS ATUAIS DO SETOR
. Da Localização à Ascensão da Indústria de Defesa
. Uma Análise Detalhada dos Novos Paradigmas

05. IMOBILIÁRIO LOGÍSTICO: O ESPAÇO ESTRATÉGICO PARA CADEIAS DE ABASTECIMENTO

06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA
. Novos Projetos e Absorção Impulsionam o Crescimento do Setor
. Consolidação e Dinamismo do Mercado Industrial & Logístico em 2026

INTRODUÇÃO

Iniciado no desafiador cenário de grandes restrições em 2020, o estudo anterior validou a solidez e a essencialidade dos setores Industrial & Logístico nacionais.

A premissa de que a logística é um investimento produtivo e não volátil demonstrou ser crucial para a estabilidade social, comprovada pela necessidade de garantir o armazenamento e a reposição rápida de bens essenciais.

No entanto, o que era um "compasso de espera" para a incorporação de tendências transformou-se numa aceleração radical entre 2021 e 2026, impulsionada sobretudo pelo crescimento exponencial do e-commerce.

A exigência do consumidor mudou drasticamente, priorizando a velocidade e a flexibilidade na entrega. Esta nova realidade obrigou o setor a abraçar a revolução digital, a investimentos estratégicos para otimizar operações, a prever a procura e a alavancar soluções nas entregas de last mile.

Simultaneamente, o enquadramento geopolítico introduziu uma complexidade sem precedentes, redefinindo a importância global da logística.

A crescente fragmentação comercial e o uso de tarifas de importação pelos EUA como ferramenta política geraram uma volatilidade de custos e uma incerteza que forçaram as cadeias de abastecimento a procurar maior resiliência.

Esta instabilidade acelerou as tendências, beneficiando diretamente a posição geoestratégica de Portugal como porta atlântica e centro de ligação crucial entre a Europa, América e África.

O setor logístico passou, assim, a ser visto não só como um pilar económico, mas como uma estrutura de poder que mitiga riscos e garante a soberania no acesso a bens essenciais.



" Esta nova realidade obrigou o setor a abraçar a revolução digital, a investimentos estratégicos para otimizar operações, a prever a procura e a alavancar soluções nas entregas de last mile."

JORGE BOTA
MANAGING PARTNER

01.
LOGÍSTICA



01. LOGÍSTICA: O ESSENCIAL E O ATUAL

A logística é o processo estratégico de planear, executar e controlar o fluxo e o armazenamento de mercadorias, serviços e informações, desde o ponto de origem até ao ponto de consumo. Contudo, a logística moderna transcende o simples transporte e armazenamento, consolidando-se como o motor estratégico que estrutura e otimiza o fluxo de mercadorias, serviços e informações. É o elo vital da economia global, um elo que garante a competitividade empresarial, assegurando que o produto certo chegue ao cliente, no lugar e tempo certos.

Com a crescente importância da tecnologia nas operações, constatamos que a logística se tornou mais eficiente tanto para transportadoras quanto para os remetentes. Contudo, o setor enfrenta desafios, fruto do contexto macroeconómico atual e que apesar de um otimismo cauteloso, exigirão agilidade e resiliência dos seus stakeholders.

O setor está a ser impulsionado por duas forças principais: o crescimento do comércio eletrónico e o avanço tecnológico.



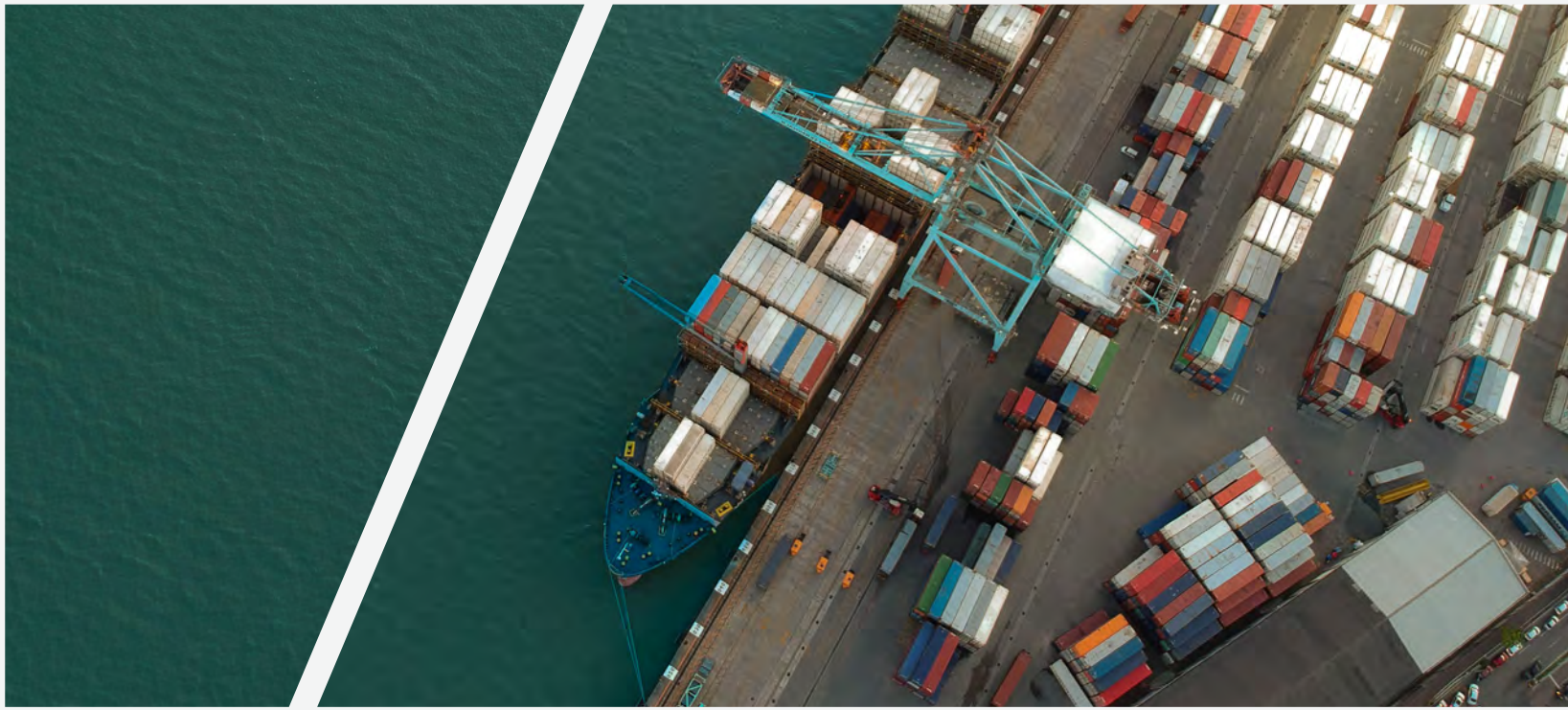
01. LOGÍSTICA: O ESSENCIAL E O ATUAL

Papel Essencial da Logística Global

A logística assegura o fluxo eficiente dos produtores para os consumidores em todo o mundo. O setor é crucial para o abastecimento de áreas vitais como saúde, alimentação e indústria.

É também um campo fértil para a inovação, integrando tecnologias avançadas. Esta modernização não só otimiza as cadeias de abastecimento, como também ajuda a reduzir o impacto ambiental. Em momentos de instabilidade global, a logística prova a sua importância ao demonstrar resiliência e rápida adaptação, mantendo as economias a funcionar.

O setor imobiliário de logística transformou-se de um nicho funcional para uma classe de ativos obrigatória no mercado atual. Impulsionado por fatores estruturais como a robustez do comércio eletrónico, a necessidade de resiliência da supply chain e a tendência de reshoring, a logística atrai investidores devido à sua liquidez e retornos confiáveis em mercados instáveis.



01. LOGÍSTICA: O ESSENCIAL E O ATUAL

Panorama Europeu: Oportunidades e Adversidades

O setor logístico e imobiliário europeu está em transformação, impulsionado pela crescente procura de espaços de armazenamento devido ao comércio eletrónico e ao nearshoring. Em 2026, este setor enfrenta um cenário global desafiante, marcado por tensões geopolíticas, alterações nas rotas comerciais, custos elevados e instabilidade nos fluxos de mercadorias.

Alemanha, França e Países Baixos lideram em Indústria 4.0, representando mais de um terço do investimento global. Com base em dados da International Federation of Robotics, cerca de 542.000 robots industriais foram instalados globalmente em 2024, antecipando-se a continuação do crescimento da robótica nos próximos anos.

A pandemia e as crises recentes expuseram fragilidades nas cadeias de abastecimento, reforçando a importância da produção nacional e da automação para garantir eficiência e resiliência. Com estabilidade económica, boas infraestruturas, energia competitiva e mão de obra qualificada a custos mais reduzidos do que o Norte da Europa, Portugal torna-se cada vez mais atrativo para investimento. A sua estratégia orientada para a inovação e a diversificação logística posiciona-o como um hub industrial e logístico de referência na Europa.



02.
CINCO ANOS DE MUDANÇA



02. CINCO ANOS DE MUDANÇA:

TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA

Entre 2021 e 2026, o setor da logística passou por uma transformação profunda, marcada por avanços tecnológicos, mudanças no comportamento dos consumidores e desafios globais.



DIGITALIZAÇÃO

A **digitalização** foi uma das principais forças impulsionadoras dessa evolução. Tecnologias como inteligência artificial, robótica e sistemas de gestão logística tornaram-se comuns, permitindo maior automação nos armazéns, otimização de rotas e maior precisão na previsão da procura.

A integração de dados e o uso de plataformas inteligentes passaram a ser fundamentais para a tomada de decisões ágeis e eficazes.



PANDEMIA

A **pandemia** revelou vulnerabilidades nas cadeias de abastecimento globais, levando as empresas a repensarem os seus modelos logísticos. Houve uma diversificação de fornecedores, aumento de stocks de segurança e investimentos em resiliência operacional.

02. CINCO ANOS DE MUDANÇA: TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA



RASTREABILIDADE

A **rastreabilidade** ganhou destaque com a introdução da tecnologia blockchain, que passou a ser utilizada para garantir transparência e segurança em toda a cadeia logística.

Essa inovação permitiu o acompanhamento detalhado dos produtos desde a origem até ao destino final.



NOVOS PERFIS PROFISSIONAIS

Surgiu também a necessidade de **novos perfis profissionais**, com a logística a exigir competências digitais, capacidade analítica e visão estratégica.

A formação contínua tornou-se indispensável para acompanhar a evolução tecnológica e responder às exigências do mercado. Na logística moderna, o talento humano consolida-se como um ativo essencial.



SUSTENTABILIDADE

A **sustentabilidade** tornou-se uma prioridade incontornável. A crescente preocupação ambiental levou as empresas a adotarem práticas mais responsáveis, como o uso de frotas elétricas, embalagens recicláveis, energia renovável nos centros logísticos e otimização de rotas para reduzir emissões.

A logística sustentável deixou de ser uma tendência para se tornar uma exigência regulatória e de mercado.

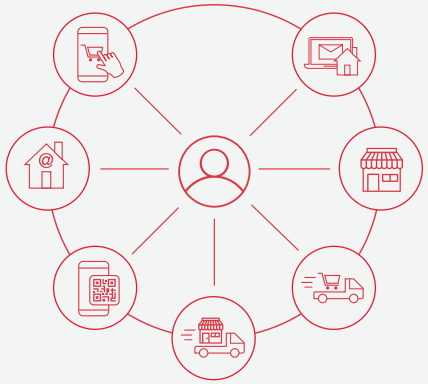
02. CINCO ANOS DE MUDANÇA: TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA

E-COMMERCE

Logística Omnichannel

Comércio Eletrónico em Portugal

O crescimento acelerado do **e-commerce** também teve um impacto significativo. A explosão das compras online exigiu entregas mais rápidas, flexíveis e personalizadas, o que levou ao desenvolvimento de soluções inovadoras para a last mile como microhubs urbanos, entregas por bicicleta elétrica e sistemas de agendamento. A integração entre canais físicos e digitais tornou-se essencial, com a logística omnichannel a garantir uma experiência fluida ao consumidor.



COMÉRCIO ELETRÓNICO B2C EUROPEU
842 MIL MILHÕES DE EUROS

FONTE: European E-commerce Report 2025

Um relatório da consultora Mordor Intelligence sobre o "Mercado de Comércio Eletrónico de Portugal" aponta que o setor tem apresentado uma rápida expansão.

As estimativas apontam para que o mercado, avaliado em cerca de 5,5 mil milhões de euros em 2025, venha a crescer a uma taxa média anual (CAGR) de 9,84%, atingindo aproximadamente 9,8 mil milhões de euros até 2031.

*CAGR (Compound Annual Growth Rate ou Taxa de Crescimento Anual Composta)

50% DA POPULAÇÃO FEZ COMPRAS ONLINE NO ESPAÇO DE 3 MESES

De acordo com a ANACOM, em 2025, **50%** da população residente em Portugal entre os 16 e os 74 anos realizou compras online nos três meses anteriores ao inquérito, um aumento de 7 pontos percentuais face a 2024.

25,9% nunca compraram pela Internet.

11,9% realizaram vendas online.

02. **CINCO ANOS DE MUDANÇA:** TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA

O Declínio da Confiança Global e a Nova Era de Incerteza

O alinhamento geopolítico entre parceiros comerciais diminuiu drasticamente em muitos países.

Choques globais como a pandemia, a invasão da Ucrânia pela Rússia e o conflito no Médio Oriente não só expuseram como também amplificaram as fragilidades estruturais criadas pela integração económica global.

Estes eventos deixaram a economia mundial vulnerável a desafios de segurança e económicos, forçando governos e empresas a reagir.

O contexto geopolítico recente tem sido marcado por um reforço das tensões comerciais, em particular após a introdução, pelos Estados Unidos, de novas tarifas alfandegárias sobre um amplo conjunto de parceiros.

No caso português, a relação comercial com os EUA mantém-se estruturalmente favorável, com um excedente significativo, embora em redução em 2025 devido ao aumento das importações e ao abrandamento das exportações.

Observa-se também uma mudança no perfil exportador, com perda de peso de produtos tradicionais e crescimento de segmentos de maior valor acrescentado.



02. **CINCO ANOS DE MUDANÇA:** TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA

Rotas Estratégicas sob Pressão

Rotas comerciais estratégicas como o **Canal de Suez** e o **Mar Vermelho** têm **enfrentado sérios desafios**.

Em 2021, o bloqueio do Canal de Suez pelo navio *Ever Given* revelou a fragilidade das cadeias logísticas globais. O canal, elo vital entre Europa, Ásia e África, é essencial para o comércio internacional, e a sua paralisação tem impactos imediatos na economia global.

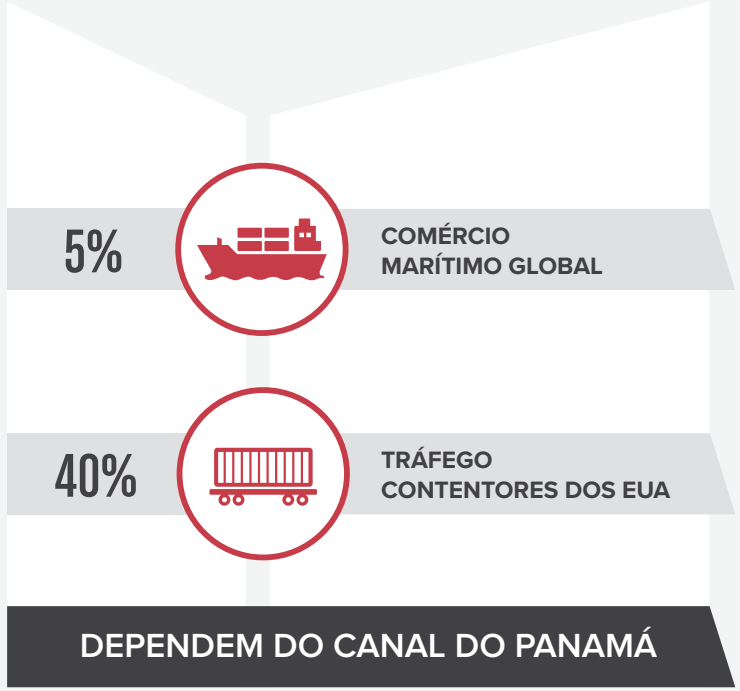
Desde outubro de 2023, ataques dos rebeldes Houthis no Mar Vermelho têm forçado embarcações a evitar a rota, optando por contornar o Cabo da Boa Esperança, uma alternativa mais longa e dispendiosa, que agrava os custos operacionais e os prazos de entrega.

O Canal do Panamá enfrentou recentemente uma crise significativa de escassez de água, agravada pelas alterações climáticas, que levou à redução da capacidade diária de navios de cerca de 36 para 20–24 em 2024, bem como à imposição de restrições de carga devido ao baixo nível do Lago Gatún.

Em 2025, registou-se uma recuperação progressiva das condições operacionais, com o aumento do número de trânsitos diários para cerca de 33 navios.

Segundo a Autoridade do Canal do Panamá, em abril de 2026 o canal processava entre 38 e 41 navios por dia, níveis próximos da sua capacidade normal de operação.

O episódio evidenciou a vulnerabilidade das infraestruturas logísticas globais a choques climáticos, reforçando a necessidade de diversificar rotas, aproximar centros produtivos dos mercados consumidores e investir na resiliência das cadeias de abastecimento.



02. **CINCO ANOS DE MUDANÇA:** TECNOLOGIA E CRISES GLOBAIS REDEFINEM A LOGÍSTICA COM NOVA ESTRATÉGIA

O Papel Estratégico de Portugal no Contexto Internacional

A crescente fragmentação geopolítica está a reconfigurar a integração global, impulsionando a regionalização do comércio, a emergência de blocos rivais e o aumento do protecionismo, embora o Fundo Monetário Internacional (FMI) mantenha um cauteloso otimismo para o futuro próximo.

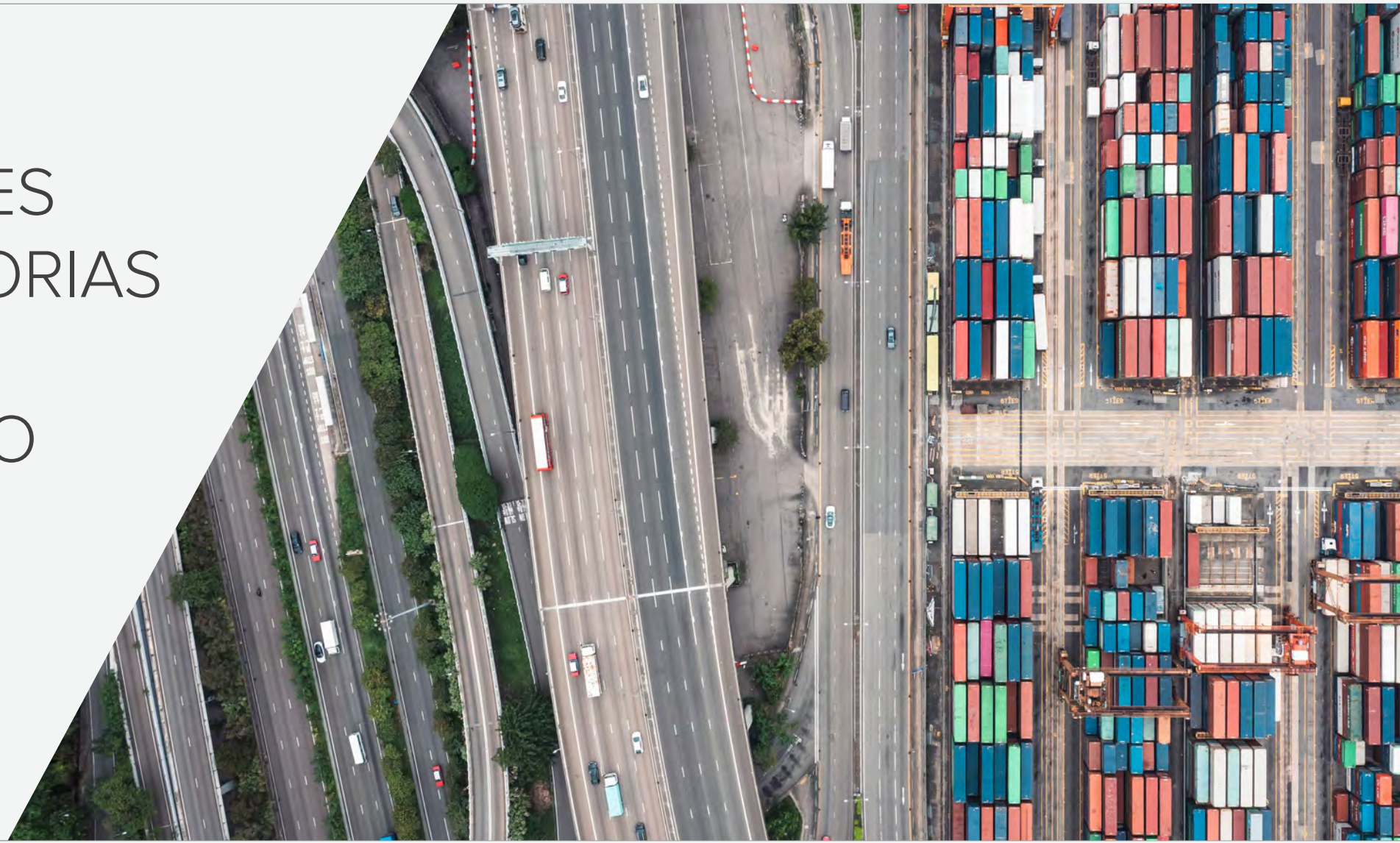
Os últimos acontecimentos relacionados com o Estreito de Ormuz têm sido particularmente desafiantes para o setor da logística, evidenciando fragilidades nas cadeias de abastecimento e aumentando a incerteza nos fluxos comerciais globais.

De acordo com o relatório da AICEP, será essencial a coordenação de medidas para construir a resiliência e manter a competitividade das empresas portuguesas face à crescente fragmentação geoeconómica.

Para promover a diversificação de mercados, serão necessárias ações focadas na expansão para regiões alternativas como África, América Latina e Sudeste Asiático.



03.
TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

A repartição do transporte de mercadorias está associada a diversos fatores, como o tipo de mercadoria, tipo de transporte disponível, volumes movimentados resultantes do comércio nacional e internacional e requisitos específicos de transporte.

Embora o transporte rodoviário seja a opção mais usada, o transporte ferroviário oferece maior eficiência energética e é menos poluente, transportando mais carga por energia utilizada.

MILHÕES DE TONELADAS [2024]



119,75
RODOVIÁRIO



79,09
MARÍTIMO



7,86
FERROVIÁRIO



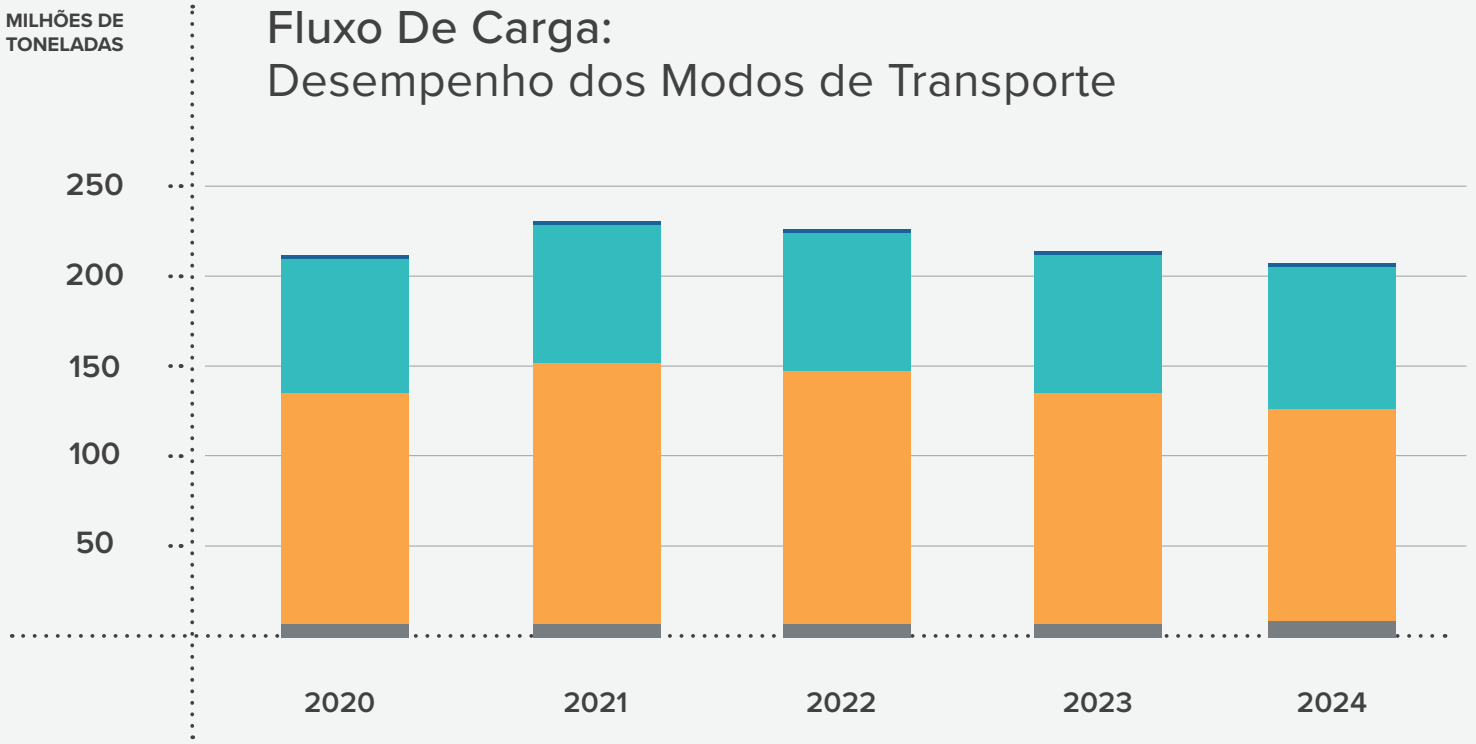
0,34
AÉREO

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Evolução das mercadorias transportadas por modo de transporte

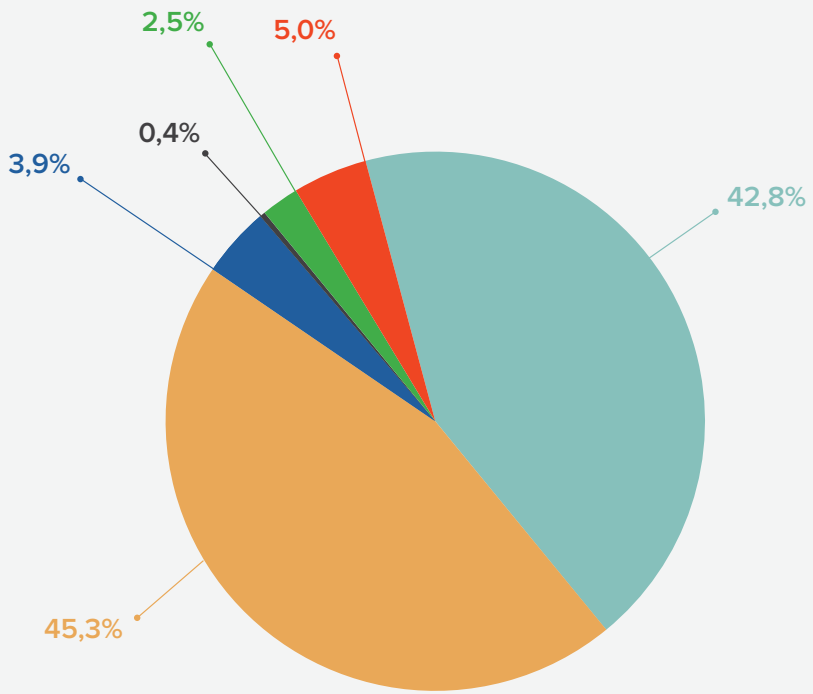
- AÉREO
- MARÍTIMO
- RODOVIÁRIO
- FERROVIÁRIO

FONTE:
INE, 2025

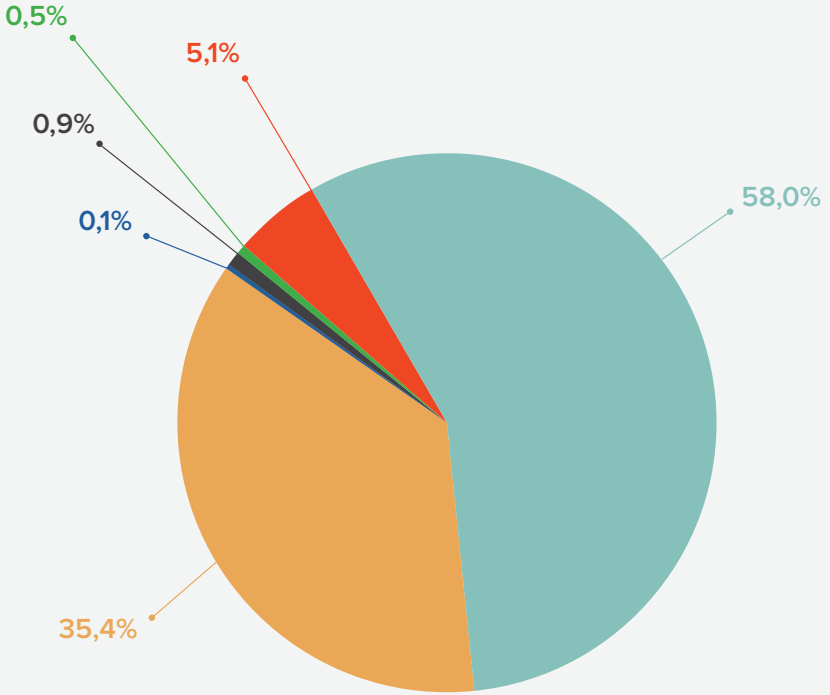


03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Distribuição das exportações por modo de transporte



Distribuição das importações por modo de transporte



2024

VIA AÉREA
VIA MARÍTIMA
VIA RODOVIÁRIA
VIA FERROVIÁRIA
REMESSAS POSTAIS, INSTALAÇÕES FÍSICAS DE TRANSPORTE E PROPULSÃO PRÓPRIA
OUTROS

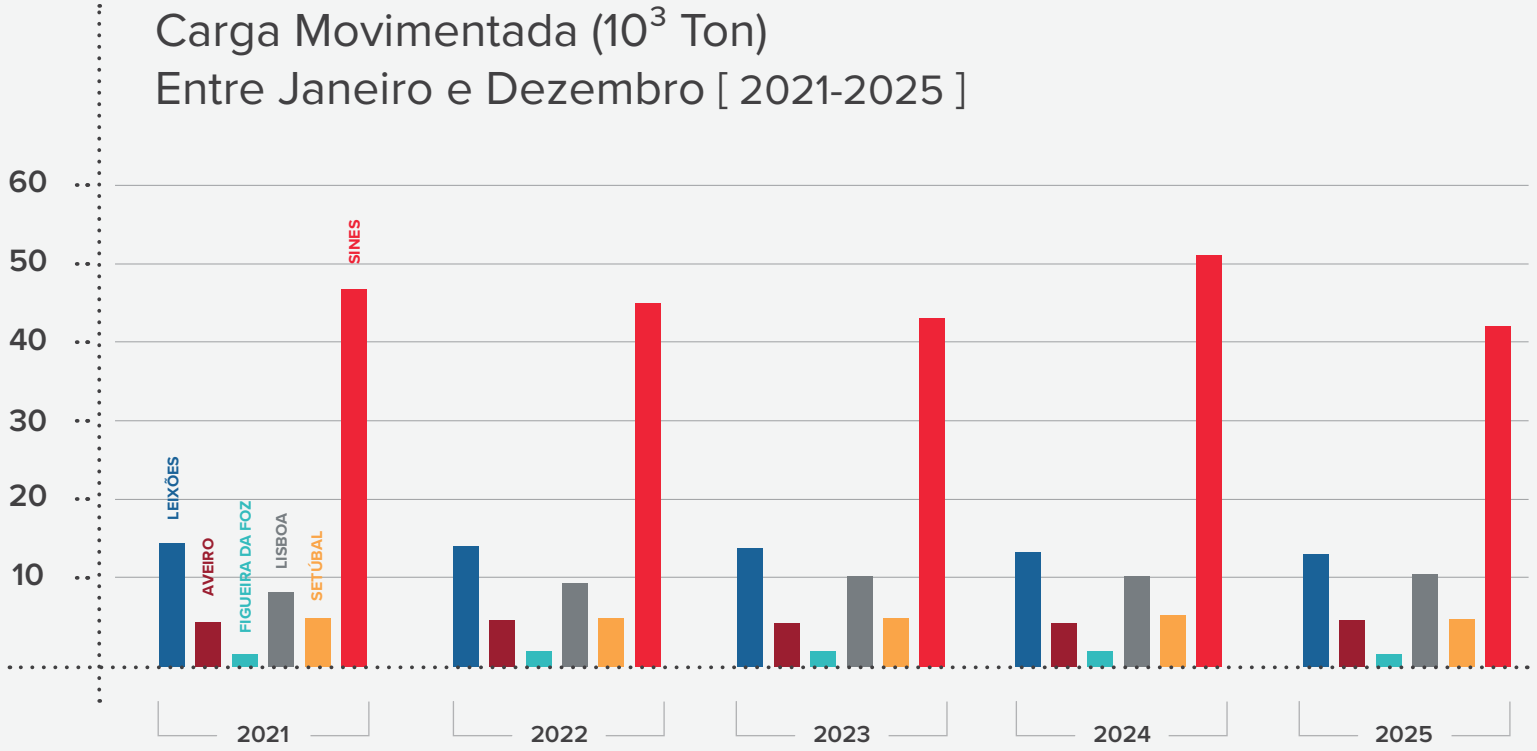
FONTE:
INE, 2025

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

Portugal tem uma rede portuária marítima estratégica, com portos internacionais (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines e Figueira da Foz), fundamentais para a logística global.

Dos principais portos, o Porto de Sines demonstrou um domínio consistente, representando a maior percentagem de carga transportada anualmente entre 2021 e 2025, mantendo-se sempre acima dos 51% do total movimentado pelos principais portos nacionais.



LEIXÕES AVEIRO FIGUEIRA DA FOZ
LISBOA SETÚBAL SINES

FONTE:
Autoridade da Mobilidade dos Transportes

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

O ranking relativo ao Q3 de 2025 dos 15 maiores portos de contentores da UE revela estabilidade nas posições de topo. Em 2024, pelo terceiro ano consecutivo, o Porto de Sines manteve a 14ª posição no Top 15 dos principais portos de contentores da União Europeia, com registo de 1,932 de TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).

LÍDERES EM VOLUME
Roterdão e Antuérpia-Bruges lideram o ranking europeu.

MAIOR CRESCIMENTO
Gdansk regista o maior crescimento estimado (+21,7%).

QUEDAS EM 2025
Sines (-5,5%) . Barcelona (-5,1%) . Pireu (-2,4%) . Algeciras (-1,6%)

SINES (PORTUGAL)
14ª posição . 1.932 (1000 TEU) . Variação: -5,5%

FONTE:
PortEconomics

PORTOS EUROPEUS

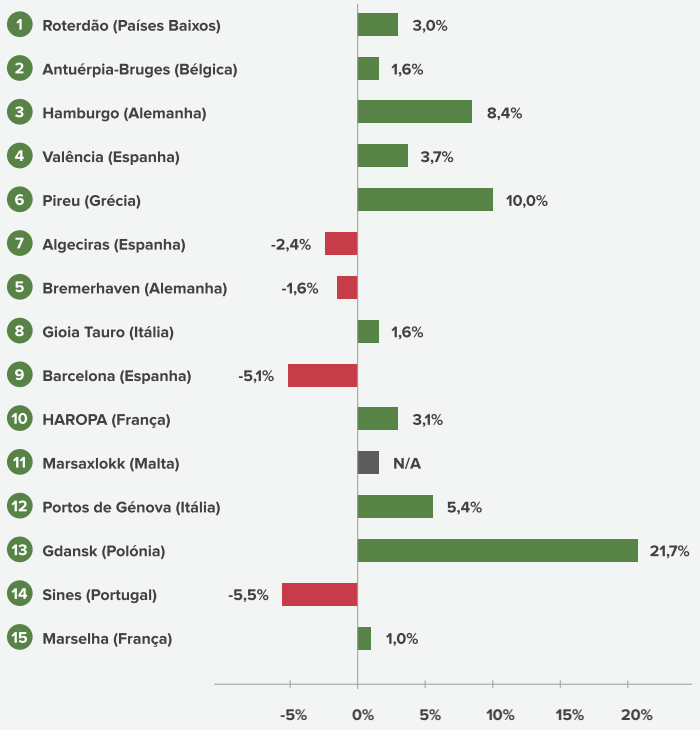
TRÁFEGO DE CONTENTORES (1000 TEU)

2025 [est]	2024		
1	1	Roterdão (Países Baixos)	13,820
2	2	Antuérpia-Bruges (Bélgica)	13,528
3	3	Hamburgo (Alemanha)	7,800
4	4	Valência (Espanha)	5,476
6	5	Pireu (Grécia)	4,788
7	6	Algeciras (Espanha)	4,706
5	7	Bremerhaven (Alemanha)	4,445
8	8	Gioia Tauro (Itália)	3,940
9	9	Barcelona (Espanha)	3,886
10	10	HAROPA (França)	3,122
11	11	Marsaxlokk (Malta)	2,857
12	12	Portos de Génova (Itália)	2,821
13	13	Gdansk (Polónia)	2,242
14	14	Sines (Portugal)	1,932
16	15	Marselha (França)	1,450

TOTAL
76.813

Prevê-se que Marselha perca a 15.ª posição, sendo ultrapassada por Las Palmas.

VARIAÇÃO Q1 - Q3 2025



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

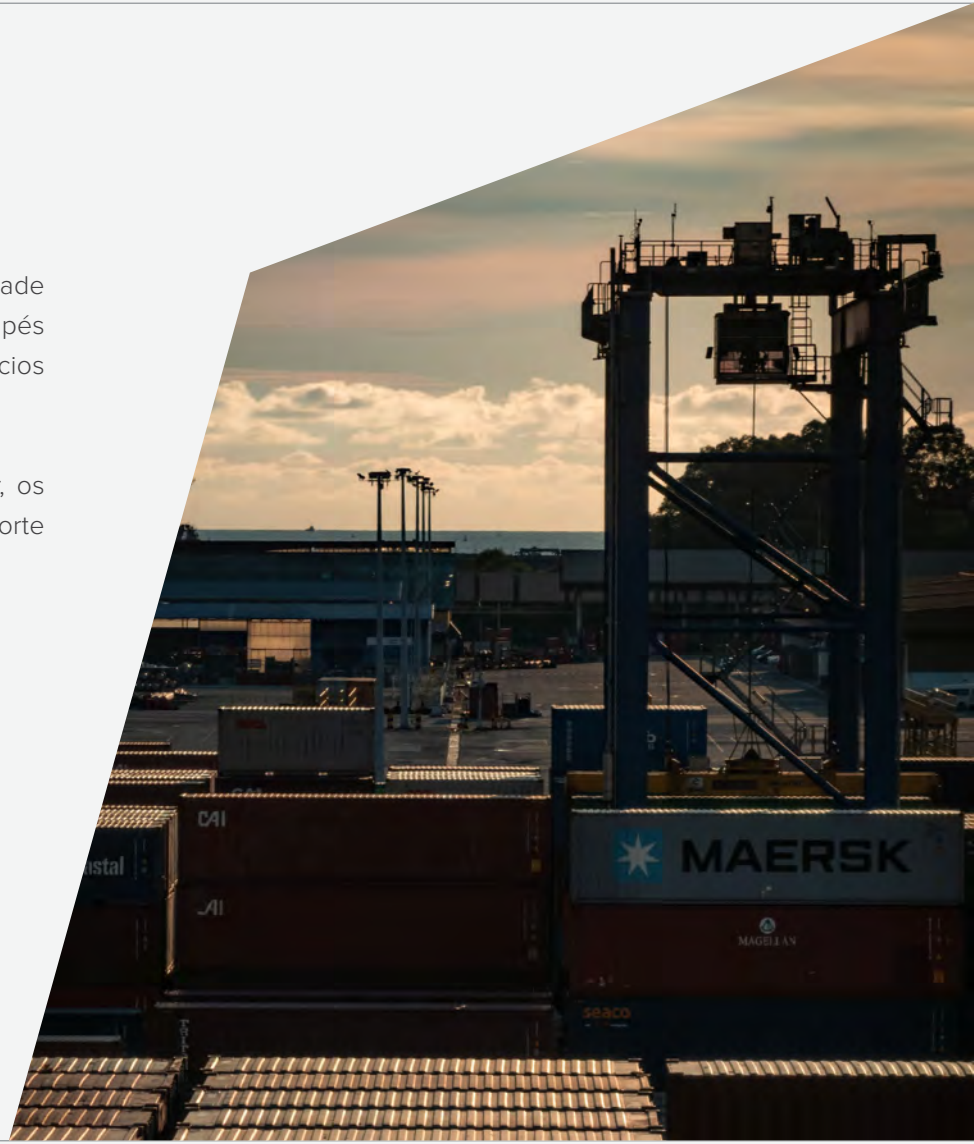
Com o objetivo de reforçar o papel dos portos comerciais do continente como infraestruturas competitivas e polos de desenvolvimento económico e logístico, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2025, publicada no Diário da República, aprovou a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035, designada por PORTOS 5+.

Esta estratégia tem como objetivo dar seguimento ao crescimento de 2024 e acompanhar as tendências internacionais. Para a sua concretização até 2035, o plano prevê um valor de investimento total de 4 mil milhões de euros. Este investimento visa alavancar a competitividade e a sustentabilidade, modernizando as infraestruturas para fazer face aos desafios da transição digital e energética.

Destaque para o Porto Seco da Guarda, financiado pelo programa Centro 2030, que é o primeiro do género em Portugal e visa transformar a cidade num hub logístico intermodal.

Localizado junto ao terminal ferroviário, terá capacidade para movimentar mais de 45.000 contentores de 20 pés por ano, com vias para comboios de 750 metros, edifícios administrativos e aduaneiros.

Liderado pela APDL, reforça a ligação entre o interior, os portos atlânticos e Espanha, promovendo o transporte ferroviário e aumentando a competitividade regional.



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

PORTO DE SINES

. Maior e mais eficiente porto de Portugal

. Localização estratégica em rotas marítimas globais

. Infraestrutura moderna e capacidade para grandes navios

. Papel crucial no comércio internacional
e operações logísticas de larga escala

. Essencial para o abastecimento energético do continente



42,1 MILHÕES DE TONELADAS
DE CARGA MOVIMENTADA
2025

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

O Porto de Sines é um porto de águas profundas, líder em Portugal na movimentação de mercadorias. A sua localização única na costa portuguesa permite-lhe receber todos os tipos de navios. Moderno e com terminais especializados, o porto é fundamental para o abastecimento energético do país (petróleo, derivados e gás natural) e está a crescer como um porto de carga geral e contentorizada.

Construído em 1978, o porto tem espaço para expansão a longo prazo e conta com boas acessibilidades rodoviárias e ferroviárias. A sua zona industrial e logística, com mais de 2.000 hectares, faz de Sines uma plataforma logística internacional capaz de atrair grandes empresas dos setores marítimo, industrial e logístico.

Em continuidade ao processo de expansão, o Terminal de Contentores do Porto de Sines tem vindo a implementar importantes melhorias nas suas infraestruturas, no âmbito dos investimentos da PSA Sines.

Este projeto de expansão visa aumentar a capacidade anual de movimentação de contentores no terminal, passando de 2,3 milhões de TEU para 4,1 milhões de TEU, consolidando o Porto de Sines como um dos principais eixos logísticos internacionais.

PORTO DE SINES



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

HINTERLAND

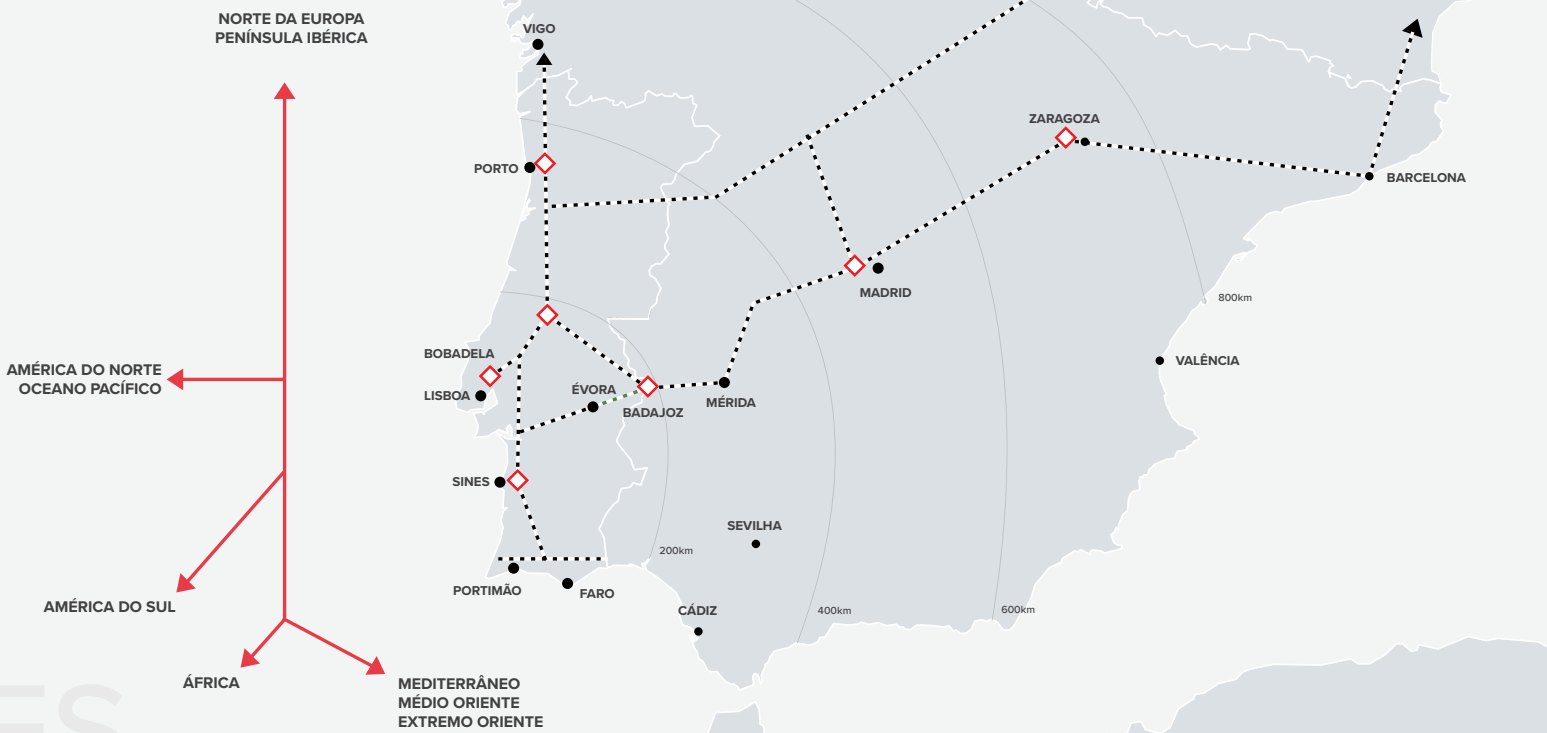
Os portos de Sines e do Algarve têm como **hinterland** direto toda a zona sul e centro de Portugal.

Essa posição confere-lhes uma **grande competitividade** face às regiões espanholas da Extremadura e da Andaluzia, e em todo o corredor que chega até Madrid.

LIGAÇÕES MARÍTIMAS

CORREDOR FERROVIÁRIO

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS



PORTO DE SINES

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

PORTO DE LISBOA

. Localizado no principal centro económico do país

. Importante para a logística nacional

. Excelentes ligações rodoviárias e ferroviárias

. Forte capacidade para carga geral e contentores

. Instalado na capital favorece o desenvolvimento industrial e comercial

. Apoiado por plataformas logísticas multimodais modernas



11,5 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGA MOVIMENTADA
2025

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

Tradicionalmente o primeiro porto comercial português, o Porto de Lisboa é um importante elo entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa, atuando como um centro de comércio global que liga a Europa, a América e a África.

As plataformas multimodais são essenciais para conectar o Porto de Lisboa com a sua rede logística e hinterland. Na área de influência direta do porto, destacam-se a plataforma rodoferroviária da Bobadela e o Terminal do Entroncamento. Além disso, há o potencial da Plataforma Logística de Lisboa Norte, em Castanheira do Ribatejo, que também incluirá o transporte fluvial de mercadorias.

Ao sul, a Plataforma Elvas/Badajoz é crucial, pois garante a ligação ferroviária do porto ao Alentejo interior e à grande zona industrial e logística da Extremadura espanhola e de Madrid.

PORTO DE LISBOA



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

PORTO DE SETÚBAL

. Complementa a oferta portuária da região centro-sul

. Relevante na movimentação de cargas diversificadas

. Integra-se eficientemente nos corredores logísticos terrestres

6,3 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGA MOVIMENTADA

2025



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

Com uma localização privilegiada a 45 km de Lisboa e uma barra que funciona 24 horas por dia, o Porto de Setúbal posiciona-se como um dos mais competitivos da Costa Atlântica da Europa e está integrado com uma das mais importantes zonas industriais e logísticas do país, dispondo de uma vasta oferta de terminais especializados em todos os tipos de carga.

O Porto de Setúbal é um dos principais líderes em transporte Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), oferecendo a via mais eficiente em tempo e custo para a entrada e saída de mercadorias da Península Ibérica. Graças à sua barra que permite a entrada de navios de e até 12 metros a qualquer hora, o porto garante acesso contínuo.

Os principais objetivos incluem assegurar a dragagem para manter 10 metros de profundidade em cais e barra, propor novas soluções de Ro-Ro, e manter preços competitivos em toda a cadeia global para consolidar o tráfego de todos os tipos de carga.

Na Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035, designada Portos 5+, está prevista a expansão do terrapleno com lançamento de novos terminais (Ro-Ro e carga geral) e reforço da capacidade da indústria naval (concurso para estaleiro da Mitrena).

PORTO DE SETÚBAL



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

PORTO DE LEIXÕES

. Principal porto da região do Porto

. Infraestrutura robusta

. Boas ligações ferroviárias

. Facilita o transporte para o interior e para a Europa

14 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGA MOVIMENTADA
2025



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

O Porto de Leixões fica situado no Norte de Portugal, a Noroeste da Península Ibérica, a cerca de 2,5 Milhas a norte da foz do Rio Douro e nas proximidades da cidade do Porto, sendo enquadrado pelas povoações de Leça da Palmeira a Norte e Matosinhos a Sul.

Esta é a principal infraestrutura portuária do norte de Portugal e o segundo maior porto artificial do país. Construído no final do século XIX, foi continuamente modernizado para se tornar um pilar do comércio nacional e internacional.

O Porto de Leixões é um porto da rede principal das Redes Transeuropeias de Transporte, incluído no Corredor Atlântico, que serve diretamente a sua área de influência (hinterland) constituindo-se um porto gateway estratégico para a economia nacional pelas soluções de transporte multimodais que oferece ao negócio.

PORTO DE LEIXÕES



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

PORTO DE AVEIRO

. Porto de menor dimensão

. Papel importante no desenvolvimento regional

. Integrado na cadeia logística nacional

5,9 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGA MOVIMENTADA

2025



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Infraestruturas Portuárias: Oceano - Economia Azul

Graças à sua localização estratégica na costa ocidental da Península Ibérica, o Porto de Aveiro atende o vasto hinterland do centro e norte de Portugal, além do centro de Espanha.

Como um porto moderno e multifuncional, dedica-se principalmente a servir as indústrias da região central de Portugal. Os seus acessos fluídos e a capacidade instalada garantem alta competitividade, produtividade e sustentabilidade, permitindo-lhe responder eficazmente aos mais variados desafios do mercado.

O Porto de Aveiro é um terminal multifuncional que movimenta diversos tipos de mercadoria, possuindo terminais especializados para granéis sólidos e líquidos, carga geral, e até mesmo pescado.

PORTO DE AVEIRO



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Ferrovia Nacional: O Elo Estratégico que Conecta Portugal à Europa

A rede ferroviária de Portugal cobre extensivamente o território nacional, ligando cidades, vilas e centros económicos, e oferece três ligações transfronteiriças para passageiros e mercadorias.

A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) é um plano da União Europeia para desenvolver uma rede integrada de estradas, ferrovias, aeroportos e vias navegáveis. Integrada no sistema mais vasto das Redes Transeuropeias (RTE) (que inclui energia e telecomunicações), a RTE-T visa melhorar e coordenar as principais infraestruturas de transporte para criar rotas intermodais de alta velocidade.

A RTE-T de 2021 previa ligações a países vizinhos, mas foi revista em 2022 para incluir Ucrânia e Moldávia e excluir Rússia e Bielorrússia. Em 2023 recomendou-se a construção de linhas ferroviárias de bitola europeia nesses países para integração na rede da UE.



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Como LOHR e ROLA Transformam a Matriz Logística Europeia

A transição de mercadorias da estrada para a ferrovia é um imperativo para o futuro da logística europeia, impulsionado pela urgência do Pacto Ecológico Europeu (European Green Deal).

Neste cenário, as soluções de transporte combinado, como LOHR (Modalohr) e ROLA (Rollende Landstraße), assumem um papel de importância crítica, funcionando como a espinha dorsal verde que conecta os grandes eixos da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

A principal importância destes sistemas reside na sua capacidade de transformar a logística rodoviária em intermodal, permitindo que semirreboques ou camiões inteiros evitem longas distâncias por estrada.

		MODO DE CARGA	DESCRIÇÃO
LOHR	**Modalohr** (ou transporte não acompanhado)	LATERAL	Sistema ferroviário patenteado que usa vagões de bolso baixo com bogies giratórios para carregar o semirreboque lateralmente, permitindo o transporte sem que o motorista o acompanhe.
ROLA	**Rollende Landstraße** (Autoestrada Rolante)	HORIZONTAL	O camião (trator e semirreboque) entra e sai do comboio por uma rampa. O motorista acompanha a carga, viajando numa carruagem de passageiros.

CONTRIBUIÇÃO PARA A SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA

Ao transferir o transporte de mercadorias para o comboio, milhares de toneladas de poluentes são evitados anualmente. Isto é fundamental para que a União Europeia atinja as suas metas de descarbonização.

03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Portugal em Movimento: Autoestradas Modernas e o Domínio do Transporte Rodoviário

Portugal possui uma infraestrutura rodoviária moderna e estratégica, com mais de **3.000 km de autoestradas**. A rede conecta centros económicos, portos e zonas industriais.

No relatório da Comissão Europeia, publicado em junho de 2024, "Transporte na União Europeia – Tendências e Questões Atuais", no transporte terrestre de mercadorias em Portugal, o rodoviário representa a maior parte da atividade de transporte de mercadorias, cerca de 88% de todas as toneladas-quilómetros percorridas.

A A1 (Lisboa-Porto) é a principal via, que liga as áreas metropolitanas e funciona como uma conexão intermodal vital entre os principais portos (Sines/Lisboa e Leixões/Porto).

A nível internacional, as autoestradas A25 (Vilar Formoso) e A4 (Quintanilha) são as principais portas rodoviárias para a Europa. A A25 é o corredor central para Madrid, e a A4 é fundamental para ligar o Norte ao Corredor Atlântico.

O **PNI 2030** é um programa estratégico que orienta os investimentos de Portugal na próxima década.

Entre os projetos estruturantes destacam-se as novas linhas ferroviárias de alta capacidade, como a **ligação Porto–Lisboa** e o **troço Évora–Elvas**, dedicado ao transporte de mercadorias, que **reforçará** a **ligação ferroviária** entre **Lisboa e Espanha**.



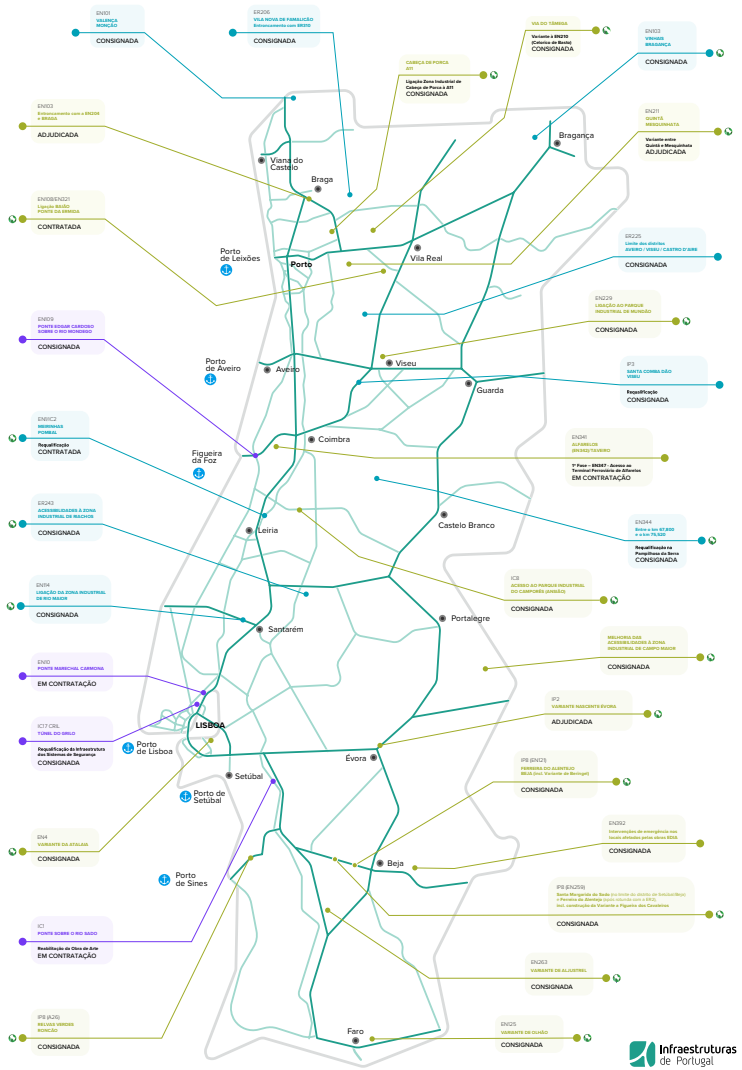
03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Portugal em Movimento: Autoestradas Modernas e o Domínio do Transporte Rodoviário

Mapa Rodoviário

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

- ITINERÁRIOS PRINCIPAIS
- ITINERÁRIOS COMPLEMENTARES
- CONSTRUÇÃO
- CONSERVAÇÃO PERIÓDICA
- OBRA DE ARTE
- PRR Plano de Recuperação e Resiliência



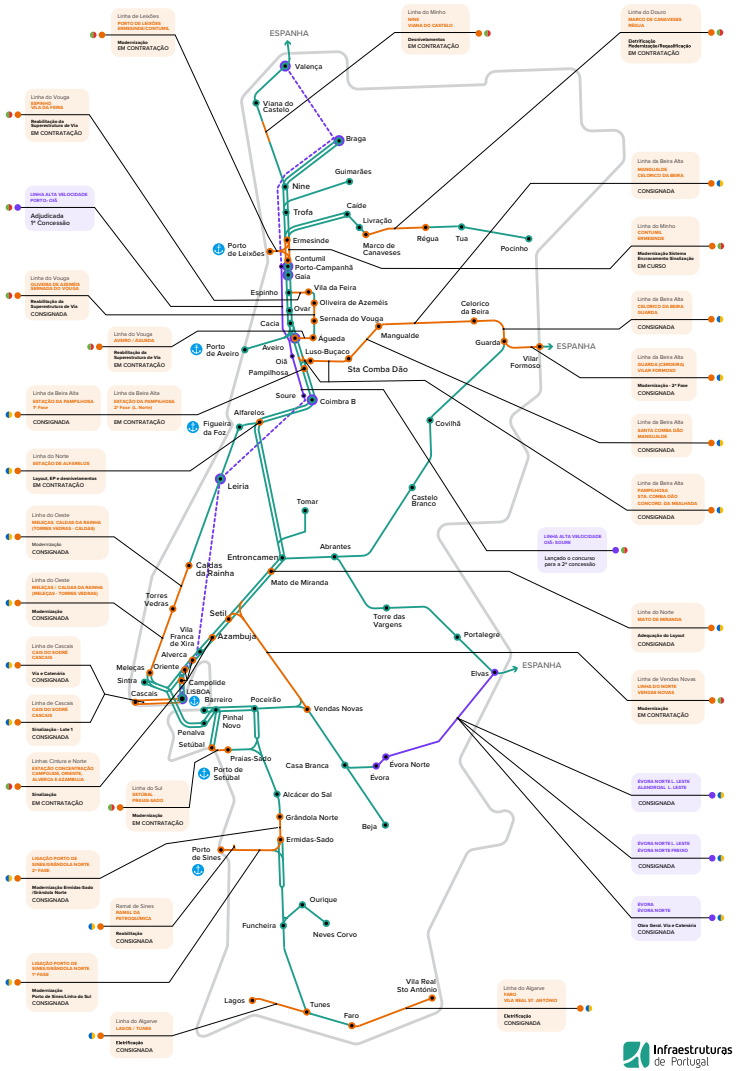
03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Portugal em Movimento: Autoestradas Modernas e o Domínio do Transporte Rodoviário

Mapa Ferroviário

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

- **LINHA COM EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA**
- **MODERNIZAÇÃO / REQUALIFICAÇÃO**
- **NOVA LINHA**
- PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030
- FERROVIA 20 PROJETAR PORTUGAL NA EUROPA



03. TRANSPORTES DE MERCADORIAS E SUA DISTRIBUIÇÃO

Aeroportos: Conectividade Global

O transporte aéreo é a escolha ideal para movimentar cargas de elevado valor agregado, urgentes ou sensíveis, onde o fator tempo é crítico, apesar de ser o modal de maior custo. Isso inclui principalmente produtos perecíveis e produtos farmacêuticos, que necessitam de um rigoroso controle de temperatura e agilidade na distribuição global.

A principal vantagem é a velocidade, que anula o risco de deterioração em longas distâncias, combinada com a segurança e a capacidade de manter a cadeia fria ininterrupta, garantindo que mercadorias valiosas e frágeis cheguem ao destino em perfeitas condições.

Portugal continental conta com quatro aeroportos internacionais principais - **Lisboa, Porto, Faro e Beja** - com voos diretos para destinos na Europa, África, Médio Oriente e América.

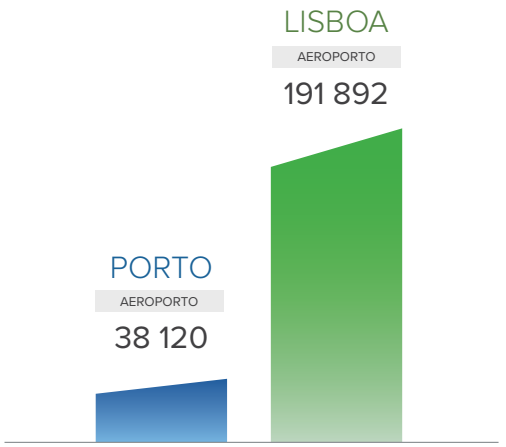
O Aeroporto Humberto Delgado (Lisboa) é o principal hub, com mais de 120 destinos e destaque nas ligações com o Brasil e África.

Já o Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Porto) é o que mais cresce no país, com mais de 80 destinos e reconhecimento internacional como um dos melhores da Europa e com várias distinções internacionais, segundo o ACI Airport Service Quality Survey.

SETOR DE CARGA E CORREIO AÉREO

2024

PORTUGAL



CARGA AÉREA PROCESSADA PELA ANA AEROPORTOS DE PORTUGAL

FONTE:
Pordata (Fundação Francisco Manuel dos Santos)

04. TENDÊNCIAS ATUAIS DO SETOR



04. TENDÊNCIAS ATUAIS DO SETOR

Da Localização à Ascensão da Indústria de Defesa

O setor logístico está a tornar-se mais especializado e dependente de conhecimento local, exigindo informação fiável para apoiar decisões. A instabilidade geopolítica e económica tem aumentado a flexibilidade dos investidores em termos de localização e tipos de ativos, contribuindo para um mercado mais fragmentado e com maior relevância de dinâmicas regionais.

O investimento tornou-se mais seletivo e estruturado, os investidores estão mais prudentes, prolongando os processos negociais e concentrando-se em ativos muito específicos, com análise mais aprofundada de cada oportunidade.

Contudo, apesar da incerteza do mercado, fortes impulsionadores de procura continuam a favorecer o investimento em logística. Um motor relativamente novo é o crescimento antecipado da indústria de defesa da Europa, impulsionado pelo aumento dos gastos exigidos pela NATO e pela ênfase da UE na autonomia estratégica.

Para os investidores, a defesa é vista como uma aposta de confiança por ser um setor cuja procura é garantida por vários anos.

Apesar da ascensão da logística a uma classe de ativos essencial, o setor enfrenta três barreiras cruciais. A primeira é o acesso a ativos, dada a escassez de propriedades de alta qualidade e o custo e tempo elevados da construção de novos empreendimentos.

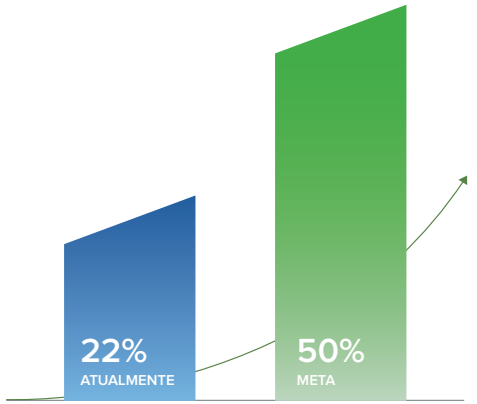
Esta escassez obriga os investidores a escolherem estrategicamente entre grandes centros logísticos e ativos de nicho com perfis de risco distintos, como os armazéns urbanos de last mile.

As outras duas barreiras são a **falta de dados e conhecimento aprofundado** (transparência) e a necessidade de **mobilizar capital juntamente com expertise técnica e parcerias estratégicas** (especialização).



+28%

A UNIÃO EUROPEIA ESTABELECEU A META DE PRODUZIR 50% DAS SUAS COMPRAS DE DEFESA NO BLOCO ATÉ 2030, FACE AOS 22% ATUAIS.



04. TENDÊNCIAS ATUAIS DO SETOR

Uma Análise Detalhada dos Novos Paradigmas



Inteligência Artificial

A inteligência artificial está a transformar a logística, tornando-a mais eficiente, preditiva e personalizada.

Algoritmos de machine learning analisam dados para prever necessidades de stock, enquanto sistemas inteligentes otimizam rotas em tempo real, reduzindo custos e emissões.

A IA **automatiza tarefas em armazéns, melhora o atendimento ao cliente** com chatbots e **aumenta a produtividade**. Além disso, contribui para a sustentabilidade ao **otimizar recursos** e **reduzir desperdícios**.



Automação e Robótica

Novas tecnologias como **braços robóticos aumentam a eficiência**, reduzem custos laborais, operam 24/7 e diminuem acidentes.

No entanto, exigem investimentos elevados, integração com sistemas inteligentes e requalificação da força de trabalho.

A automação também contribui para a sustentabilidade, ao permitir operações mais eficientes, com menor consumo de energia e menos desperdício.



Drones e Veículos Autónomos:

A NOVA FRONTEIRA DA DISTRIBUIÇÃO

A utilização de drones e veículos autónomos irá transformar a distribuição, especialmente em last mile.

Os drones são usados para **entregas rápidas** em **zonas urbanas** e **rurais**, **transporte** de **medicamentos** e inspeção de infraestruturas, com projetos-piloto em cidades como Madrid, Paris e Lisboa. Veículos autónomos já são testados para entregas urbanas, interurbanas e movimentação de cargas em parques logísticos.

Os **desafios envolvem regulamentação, integração urbana, cibersegurança** e **aceitação social**.

04. TENDÊNCIAS ATUAIS DO SETOR

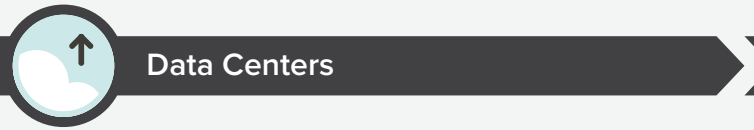
Uma Análise Detalhada dos Novos Paradigmas



Big Data, IoT e Análise Avançada

A Internet das Coisas (IoT) e o Big Data **permitem monitorizar em tempo real toda a cadeia logística**, desde a produção até à entrega ao cliente. Sensores instalados em veículos e armazéns monitorizam temperatura, humidade, localização e condições de transporte, permitindo uma **gestão preditiva** e **preventiva**.

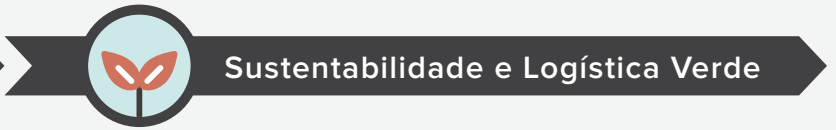
A análise avançada de dados identifica padrões, antecipa falhas e otimiza operações, aumentando a segurança, a eficiência e a agilidade em toda a cadeia de abastecimento.



Data Centers

Os data centers são **fundamentais para a logística digital**, apoiando desde o e-commerce até à análise de big data. **Portugal** e **Espanha** destacam-se como **destinos atrativos** devido à sua localização estratégica, energia renovável e conectividade internacional.

A sustentabilidade é central, com foco em eletricidade verde, arrefecimento eficiente e certificações ambientais. Portugal poderá atrair até 10 mil milhões de euros, até 2030, consolidando-se como hub global de conectividade.



Sustentabilidade e Logística Verde

A sustentabilidade na logística tornou-se uma tendência essencial, impulsionada por regulamentações e pela pressão dos consumidores. Operadores investem em frotas limpas, rotas otimizadas, embalagens ecológicas e certificações ambientais. Mais do que cumprir leis, a **logística verde** representa **uma vantagem competitiva**.

05.
IMOBILIÁRIO LOGÍSTICO



05. IMOBILIÁRIO LOGÍSTICO:

O ESPAÇO ESTRATÉGICO PARA CADEIAS DE ABASTECIMENTO

Por ser estável e estar diretamente ligado ao crescimento do comércio global, o investimento em imóveis logísticos tornou-se altamente atrativo. Deste modo, o imobiliário não só apoia o setor logístico, como se estabelece como um motor de inovação e competitividade para as empresas que exigem cadeias de abastecimento ágeis e resilientes.

O setor imobiliário logístico gera um impacto positivo e abrangente. Ao criar parques logísticos, centros de distribuição e armazéns modernos, ele impulsiona o desenvolvimento urbano e regional, gerando empregos, atraindo investimento e aprimorando as infraestruturas locais.

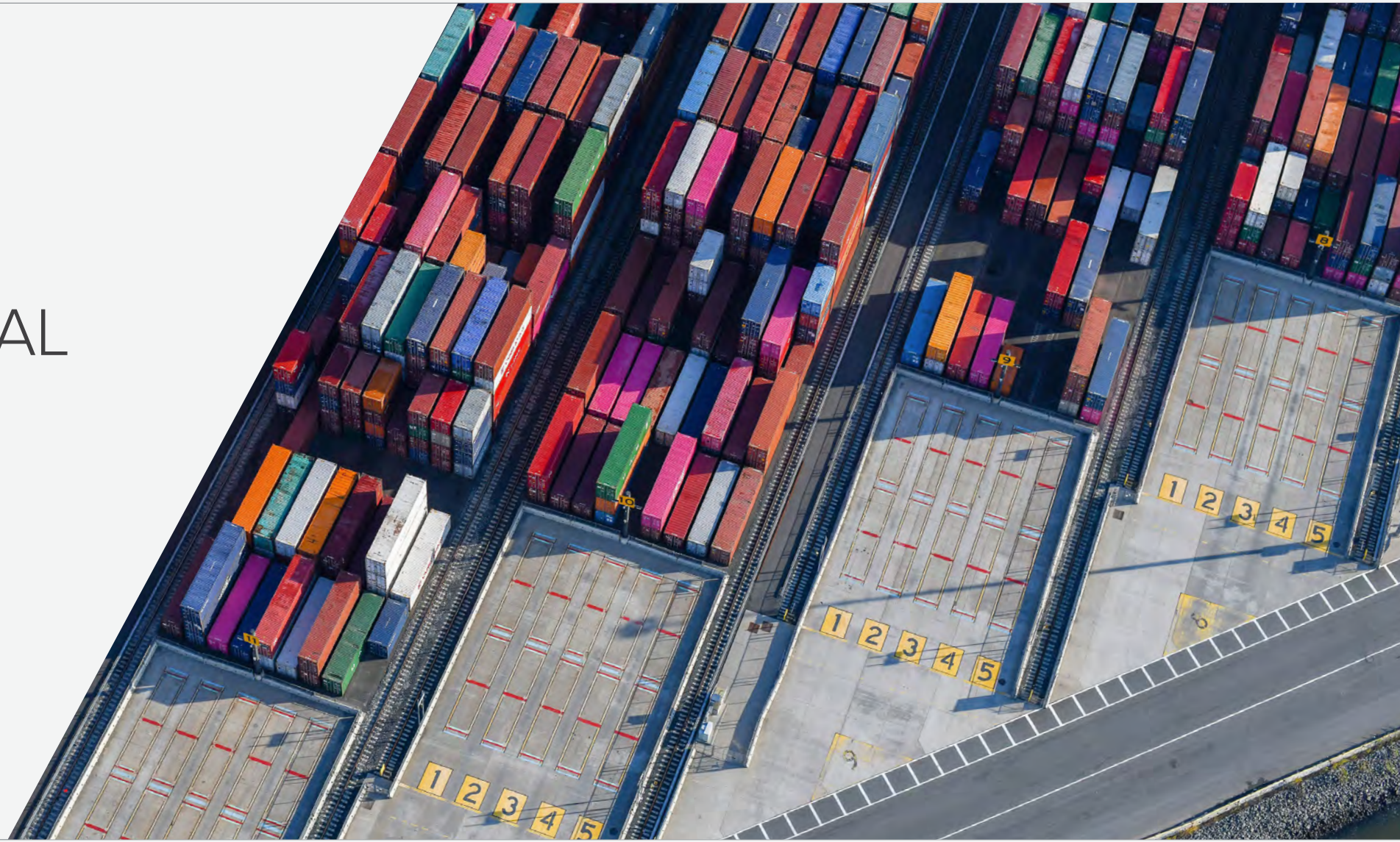
A forte procura por edifícios eficientes, automatizados e ambientalmente responsáveis estimula o uso de materiais sustentáveis, energias renováveis e sistemas inteligentes de gestão de espaço.

O imobiliário logístico é um ativo estratégico que reflete as prioridades do mercado. O futuro da captação de capital neste setor depende também da sustentabilidade, tornando a inclusão dos critérios ESG nos processos de avaliação um novo imperativo.

Há um consenso entre os especialistas de que um ativo de logística sustentável e à prova de futuro possui um valor superior hoje, o que deve ser totalmente espelhado nas suas avaliações para atrair o capital necessário.



06.
MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

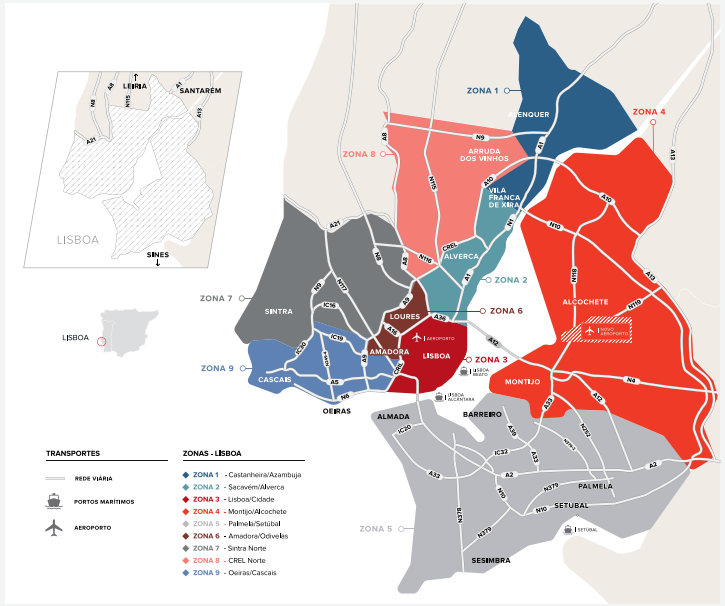


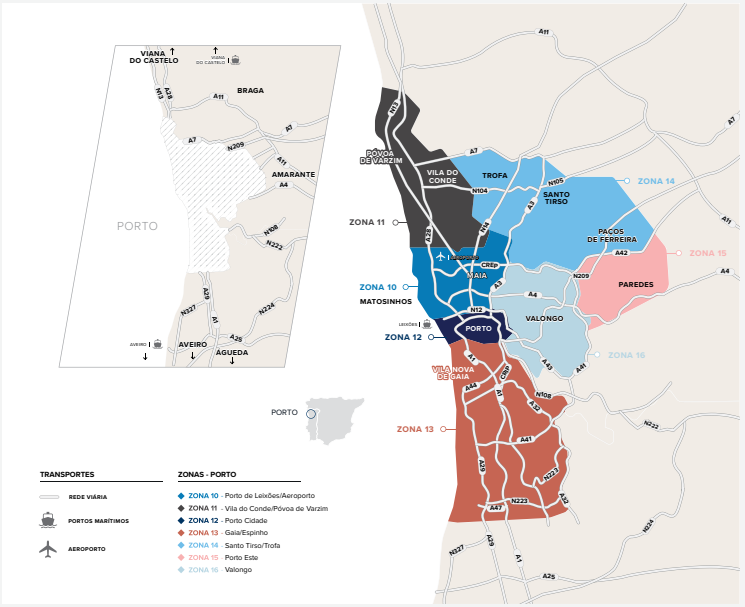
06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

Novos Projetos e Absorção Impulsionam o Crescimento do Setor

O habitual **desequilíbrio entre oferta e procura** tem demonstrado uma ligeira melhoria impulsionado pelo lançamento de novos projetos. O aumento da disponibilidade de espaços de qualidade, uma tendência que se tem vindo a consolidar ao longo da última década, traduziu-se num desempenho de mercado positivo em 2025, em linha com os anos anteriores, após um período memorável em que o segmento alcançou níveis recorde de absorção de área.

O 1º semestre de 2026 inicia-se de forma dinâmica, em linha com o período homólogo, com um volume de 199.182 m^2. Ainda assim, a crescente pressão da procura, aliada à previsibilidade de rendas estáveis sustentadas por contratos de longa duração, continua a posicionar o segmento de Industrial & Logística como uma das classes de ativos mais resilientes e atrativas no mercado imobiliário atual.





06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

Novos Projetos e Absorção Impulsionam o Crescimento do Setor

TAKE-UP TOTAL (M2)

A análise dos principais arrendamentos logísticos entre 2021 e 2025 evidencia uma procura com capacidade para absorver áreas de grande dimensão, embora de forma irregular e concentrada em poucos negócios âncora. Entre 2021 e 2025, destacam-se várias operações acima de 40.000 m^2, confirmando a presença de ocupantes com necessidades de escala.

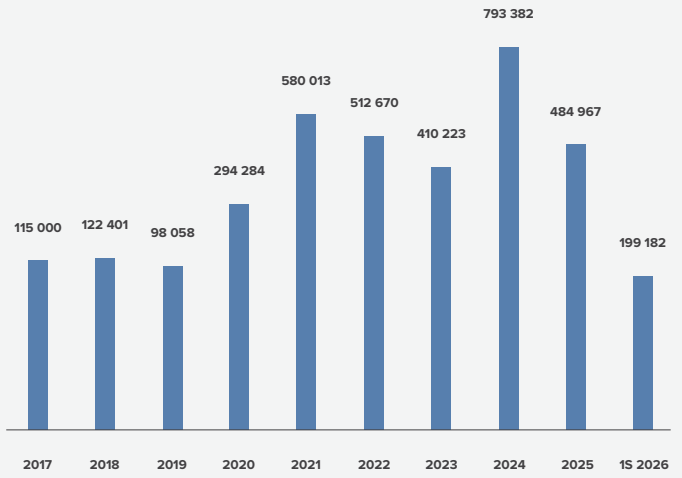
Apesar da evolução recente apontar para uma alteração do padrão de absorção, com 2025 a evidenciar uma maior fragmentação da procura e uma contração significativa das áreas média e mediana transacionadas, refletindo um enquadramento de maior prudência e decisões de ocupação mais faseadas, os dados disponíveis sugerem a convergência das áreas médias para níveis comparáveis aos verificados em 2021 e 2024.

Neste enquadramento, a flexibilidade assume um papel central nas decisões de desenvolvimento para arrendamento.

Projetos concebidos com capacidade de divisão em módulos intermédios, mas simultaneamente aptos a acomodar ocupações de maior escala, tendem a apresentar um perfil de risco mais equilibrado e uma base de procura mais abrangente. A conceção de ativos adaptáveis, capazes de operar tanto em regime single-tenant como multi-tenant, revela-se determinante para maximizar a absorção e reduzir os períodos de comercialização.

Consequentemente, estratégias de investimento bem-sucedidas deverão assentar numa abordagem híbrida, evitando soluções rígidas orientadas exclusivamente para grandes plataformas. A capacidade de conciliar escala com flexibilidade permite mitigar a dependência de um número limitado de ocupantes, aumentar a liquidez do ativo e assegurar maior resiliência ao longo dos diferentes ciclos de mercado.

ÁREA ABSORVIDA TOTAL (m^2)
[2017 - 1S 2026]



FONTE:
B. Prime | IPI

06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

Novos Projetos e Absorção Impulsionam o Crescimento do Setor

TAKE-UP POR SETOR DE ATIVIDADE

Transporte e Logística foi o setor predominante no 1º semestre de 2026, concentrando 45% da absorção.

Indústria (outros) asseguraram 43%, ao passo que a Indústria Farmacêutica contribuiu com 6% da área ocupada.

1S 2026	
SETOR DE ATIVIDADE	**ÁREA (M2)**
TRANSPORTE E LOGÍSTICA	89 263
INDÚSTRIA (OUTROS)	85 829
INDÚSTRIA FARMACÊUTICA	12 492
LOGÍSTICA	8 904
RETALHO ALIMENTAR	1 722

MAIORES NEGÓCIOS DO 1S 2026

Ao longo do 1º semestre do ano, as dez maiores operações concentraram 69% da absorção total.

ÁREA	OCUPANTE	EDIFÍCIO	CONCELHO	ZONA
34 772	ID LOGISTICS	CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO IDL (QUINTA DO BARRÃO)	MONTIJO	ZONA 4: MONTIJO ALCOCHETE
17 900	CONFIDENCIAL	PANATTONI SANTARÉM	SANTARÉM	ZONA 18: RESTANTE CENTRO
14 668	LUÍS SIMÕES	ARMAZÉM CARTAXO	CARTAXO	ZONA 18: RESTANTE CENTRO
12 500	CONFIDENCIAL	PANATTONI PARK VALONGO	VALONGO	ZONA 16: VALONGO
12 492	DHCARE	PANATTONI PARK VALONGO	VALONGO	ZONA 16: VALONGO
11 034	SIDEL	LUSOPARK	SANTA MARIA DA FEIRA	ZONA 13: GAIA ESPINHO
10 000	CONFIDENCIAL	OVARPACK	OVAR	ZONA 18: RESTANTE CENTRO
8 904	TRANSPORTES CARRERAS	AZAMBUJA 5	AZAMBUJA	ZONA 1: CASTANHEIRA AZAMBUJA
8 000	CONFIDENCIAL	FRIELAS	LOURES	ZONA 2: SACAVÉM ALVERCA
7 890	CONFIDENCIAL	FAF Palmela - 400	PALMELA	ZONA 5: PALMELA SETÚBAL

FONTE:
B. Prime | IPI

06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

Novos Projetos e Absorção Impulsionam o Crescimento do Setor

RENDA PRIME / PRIME YIELD

Nos últimos anos, as rendas têm registado uma trajetória de crescimento consistente. A inauguração de novos espaços contribuiu para que a renda prime mantivesse o seu ritmo ascendente. Este aumento é impulsionado tanto pelo número crescente de projetos concluídos, como pela procura contínua de maior eficiência operacional por parte das empresas.

LISBOA	2022	2023	2024	2025	1S 2026
RENDA PRIME	6,50 €	6,50 €	6,75 €	7,00 €	7,50 €
PRIME YIELD	5,50 %	6,00 %	6,00 %	5,75 %	5,75 %

RENDA PRIME / ÁREA ABSORVIDA | LISBOA

1S 2026		
ZONAS DE LOGÍSTICA DE LISBOA	RENDA PRIME	ABSORÇÃO
ZONA 1: CASTANHEIRA AZAMBUJA	5,50 €	8 904
ZONA 2: SACAVÉM ALVERCA	6,50 €	16 713
ZONA 3: LISBOA CIDADE	7,50 €	200
ZONA 4: MONTIJO ALCOCHETE	5,00 €	47 288
ZONA 5: PALMELA SETÚBAL	4,50 €	7 890
ZONA 6: AMADORA ODIVELAS	7,00 €	0
ZONA 7: SINTRA NORTE	7,00 €	240
ZONA 8: CREL NORTE	6,00 €	0
ZONA 9: OEIRAS CASCAIS	7,00 €	21 858

RENDA PRIME / ÁREA ABSORVIDA | PORTO

1S 2026		
ZONAS DE LOGÍSTICA DE PORTO	RENDA PRIME	ABSORÇÃO
ZONA 10: PORTO DE LEIXÕES AEROPORTO	5,50 €	732
ZONA 11: VILA DO CONDE PÓVOA DE VARZIM	5,00 €	0
ZONA 12: PORTO CIDADE	6,00 €	0
ZONA 13: GAIA ESPINHO	6,00 €	11 034
ZONA 14: SANTO TIRSO TROFA	6,00 €	7 863
ZONA 15: PORTO ESTE	4,50 €	0
ZONA 16: VALONGO	5,00 €	30 877

FONTE:
B. Prime | IPI

06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

Novos Projetos e Absorção Impulsionam o Crescimento do Setor

NOVA OFERTA

2026 apresenta um ritmo sustentado, com quatro projetos inaugurados entre janeiro e junho, num total de 98.400 m^2 e com a previsão de 90.141 m^2 de novos projetos a integrar o stock existente até ao final do ano. Tendência que se deverá manter nos anos seguintes, já que entre 2027 e 2029 se espera a entrada em operação de mais 1.042.975 m^2 de nova construção.

PIPELINE (2026/2029)

ATIVO	ZONA	FASE	ÁREA (m2)	ANO
VGP Park Sintra	Zona 7: Sintra Norte	Em construção	22 000	2026
Malveira Prime Logistics	Zona 7: Sintra Norte	Em construção	68 141	2026
Campo Raso Business Park	Zona 7: Sintra Norte	Em projeto	14 700	2027
Plataforma Logística Lisboa Norte - Data Center (Merlin Properties / Edge)	Zona 1: Castanheira Azambuja	Em construção	23 300	2027
SIN02 - Sines Data Center	Zona 19: Restante Sul	Em construção	65 000	2027
Panattoni Park Lisbon City	Zona 2: Sacavém Alverca	Em projeto	87 763	2027
Projeto da Invesco no Cartaxo	Zona 1: Castanheira Azambuja	Em projeto	160 000	2028
Azambuja II Green Logistics Park (Aveiras)	Zona 18: Restante Centro	Em projeto	87 200	2028
Montepino Park (lote 3)	Zona 1: Castanheira Azambuja	Em projeto	20 200	2028
Montepino Park (lote 2)	Zona 1: Castanheira Azambuja	Em projeto	6 100	2028
Plataforma Logística Lisboa Norte / Worten Orders Park	Zona 1: Castanheira Azambuja	Em construção	115 000	2028
LIS002 - Atlas Edge	Zona 9: Oeiras Cascais	Em construção	4 356	2028
LIS003 - Atlas Edge	Zona 9: Oeiras Cascais	Em construção	4 356	2028
Benavente Park -2ª fase (construção em 3 fases)	Zona 4: Montijo Alcochete	Em construção	100 000	2028
Benavente Park -3ª fase (construção em 3 fases)	Zona 4: Montijo Alcochete	Em projeto	270 000	2029
Plataforma logística Spinnia / Santarém	Zona 18: Restante Centro	Em projeto	85 000	2029
		TOTAL	1 133 116	

FONTE: B. Prime

06. MERCADO IMOBILIÁRIO DE INDUSTRIAL & LOGÍSTICA

Consolidação e Dinamismo do Mercado Industrial & Logístico em 2026

O segmento de Industrial & Logística continua a afirmar-se como uma alternativa de investimento atrativa, sustentado por contratos de longa duração e pela procura crescente por parte das empresas.

O capital tem sido canalizado, sobretudo, para o desenvolvimento de novos projetos, enquanto o mercado de arrendamento acompanha esta tendência, com previsões de aumento na oferta de espaços de qualidade e uma expectativa de estabilização das rendas.

Parte significativa dos projetos em pipeline destina-se à ocupação própria, com destaque para os data centers, cuja procura tem registado um aumento expressivo nos últimos anos.



b.PRIME
PROPERTY ADVISORS

Av. da Liberdade, 180E . 3º Dto
1250-146 Lisboa

+351 211 570 000
bprime@bprime.pt

www.bprime.pt

Este relatório sobre o mercado imobiliário logístico apresenta dados obtidos através de fontes fidedignas.
A B. Prime declina qualquer responsabilidade, caso estes dados não venham a confirmar-se, pelo que qualquer tomada de decisão ou definição de estratégia de negócio deverão ter por base um aconselhamento profissional específico.
Esta informação é propriedade intelectual da B. Prime, não podendo a mesma ser reproduzida sem o consentimento prévio da mesma.