



RB Investimentos

ANÁLISE DO SETOR DE GALPÕES LOGÍSTICOS

Introdução

**35,3 milhões de m²
De estoque total no
Brasil**

**77% do estoque
concentrado no
Sudeste**

**US\$869 bilhões em
valor de mercado
global do setor**

**Taxa de vacância
abaixo de 10%, em
boa parte do Brasil**

O setor de galpões logísticos no Brasil possui uma jovem história, mas atravessa um ciclo de crescimento robusto, impulsionado pela expansão do e-commerce, pela modernização das cadeias de suprimentos e pela maior exigência de eficiência no armazenamento e na distribuição de mercadorias. Com um estoque atual de 35,3 milhões de metros quadrados e um pipeline expressivo de novos empreendimentos, a logística tornou-se elemento estratégico para a competitividade empresarial e o desenvolvimento regional.

Apesar da forte concentração na região Sudeste, em especial no estado de São Paulo, observa-se um avanço gradual de projetos para outras regiões do país, refletindo a interiorização do consumo e o amadurecimento do mercado.

Nas próximas páginas, explicaremos como chegamos até aqui, definições importantes do setor, um contexto global, a distribuição regional, problemas burocráticos, o momento da demanda, o que são oportunidades e riscos do setor, além de apresentar as grandes empresas envolvidas no setor.



- O conceito de logística moderna inexistente;
- **Armazéns improvisados**, comumente dentro de fábricas ou pequenos centros de distribuição.

1980



- **Crescimento acelerado;**
- Elevação da demanda de centros de distribuição melhor localizados e eficiente pelo setor varejista;
- Surgimento dos primeiros condomínios logísticos de padrão internacional.

2000

1990

- **Abertura da economia** e chegada de multinacionais;
- Necessidade de estruturas logísticas mais eficientes;
- **Operação concentrada** majoritariamente em São Paulo.



2010

- **Explosão do e-commerce intensifica a demanda** por Centros de Distribuição;
- Investidores institucionais (fundos imobiliários e empresas como GLP, Prologis, Goodman etc.) entram com força;
- **Tecnologias de automação** são implementadas.



Atualmente

Definição e características

A logística é o processo de **planejamento, implementação e controle** do fluxo eficiente e eficaz de bens, serviços e informações do ponto de origem ao ponto de consumo.

Empreendimentos Logísticos

Isolados



Um ou mais galpões destinados a uma **única operação**. Gestão individualizada.

Tipologias diversas, atendendo à **especificidades do negócio**.

Contratos atípicos.

Condomínios



Um ou mais galpões destinados a **múltiplas operações** com compartilhamento de serviços como água, luz e equipamentos

Tipologia similar, com **classificação por produto**.

Contratos típicos.

O que determina um bom ponto logístico?



Localização

Proximidade dos mercados consumidores e vias de acesso.



Acessibilidade

Facilidade de acesso aos diferentes modais de transporte.



Custo-benefício

Equilíbrio entre custos de operação, a localização estratégica e serviços oferecidos.



Segurança

Infraestrutura de segurança e controle de acesso.

Classe de ativo	Área de eficiência	Pé direito	Carga de piso	Sprinklers	Docas	Piso nivelado a laser	Isolamento termo-acústico	Luz natural	Certificado de sustentabilidade
A+	85% da ABL	12m	6 ton/m ²	Sim	1 doca / 500 m ²	Sim	Sim	Sim	Sim
A	70% da ABL	10m	5 ton/m ²	Sim	1 doca / 1000 m ²	Sim	Sim	Sim	Não
B	abaixo de 70% da ABL	abaixo de 10m	abaixo de 5 ton/m ²	Se exigido pelo CB	acima de 1 doca / 1000m ²	Sim	Não	Não	Não
C	abaixo de 70% da ABL	abaixo de 10m	abaixo de 5 ton/m ²	Se exigido pelo CB	acima de 1 doca / 1000m ²	Não	Não	Não	Não

Distribuição por região

Base consolidada de galpões logísticos, principalmente em regiões do Sudeste e Sul do país.

Perfil de Locações

Sudeste

Cajamar
Guarulhos
Extrema

Sul

Itajaí
SJ Pinhais
Curitiba

Nordeste

CS Agostinho
J Guararapes
Simões Filho

Centro Oeste

Goiânia
Hidrolândia
Brasília

Norte

Manaus
Benevides
Marituba

Dados Gerais - Mercado Brasil 2024 YE

ABL: **38.8 Milhões m²**
Vacância: **3.1 Milhões m² (8,2%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 25,4/m²**

Performance 2024 YE

- Abs. Bruta: **5.0 Milhões m²**
- Abs. Líquida: **2.8 Milhões m²**
- Novo Estoque: **2.4 Milhões m²**

Dados Gerais - Raio 30Km SP 2024 YE

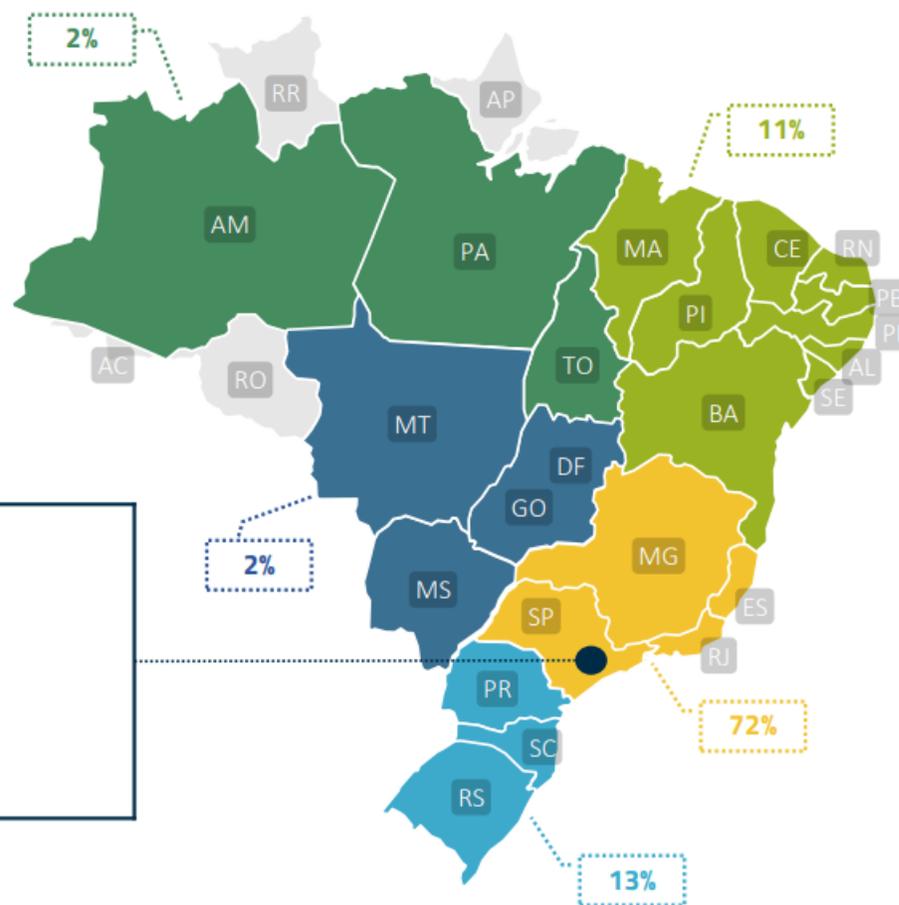
ABL: **10.5 Milhões m²**
Vacância: **0.9 Milhões m² (8,5%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 29,6/m²**

Performance 2024 YE

- Abs. Bruta: **1.4 Milhões m²**
- Abs. Líquida: **0,8 Milhões m²**
- Novo Estoque: **0,6 Milhões m²**

Raio 30Km SP

Fonte: EREA



Sudeste

ABL: **27.9 Milhões m²**
Vacância: **2.5 Milhões m² (9%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 26,1/m²**
Abs. Bruta 2024: **3.7 Milhões m²**

Sul

ABL: **5.2 Milhões m²**
Vacância: **184 mil m² (4%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 21,6/m²**
Abs. Bruta 2024: **564 mil m²**

Nordeste

ABL: **4.2 Milhões m²**
Vacância: **379 mil m² (9%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 23,5/m²**
Abs. Bruta 2024: **556 mil m²**

Centro Oeste

ABL: **810 mil m²**
Vacância: **45 mil m² (6%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 20,1/m²**
Abs. Bruta 2024: **91 mil m²**

Norte

ABL: **675 mil m²**
Vacância: **21 mil m² (3%)**
Preço Pedido Médio: **R\$ 23,5/m²**
Abs. Bruta 2024: **68 mil m²**

Brasil na atualidade e mercado de logística mundial



Padrão brasileiro se modernizou e segue tendência mundial

Ampliação do número de galpões logísticos;

Pé-direito alto;

Docas;

Localização estratégica;

Sofisticação das operações;

Construção de galpões multipavimentos;

Presença geográfica capilarizada;

Eficiência energética;

Automação;

Segmentação mais profunda;

Armazenagens refrigeradas para alimentos e produtos farmacêuticos, bem como para materiais de alta periculosidade e itens de alto valor.



Todavia, **nem todos os setores brasileiros seguem a tendência global.**

Por exemplo, o setor de shoppings brasileiro tem uma configuração diferente da americana ou europeia, se aproximando mais da asiática.

Crescimento robusto do mercado global nos últimos anos e estimativas de aumento no valor de mercado.



Isto reflete uma **taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 8,9%**. As projeções indicam que o mercado continuará a expandir, alcançando \$1,159.66 bilhões em 2029, com uma CAGR de 7,5% durante o período de previsão.



Fonte: The Business Research Company.



Regiões de maior destaque

Ásia

Maior região em armazenagem do mundo

América do Norte

Somente os Estados Unidos possuem 22 mil centros de logística.



Plug-and-play

Grandes empresas que atuam no mercado de armazenagem e armazenamento estão aumentando seu foco na introdução de sistemas de automação de armazéns do tipo “plug-and-play” para obter uma vantagem competitiva no mercado. O plug-and-play é um **sistema de automação de armazém pré-configurado e pronto para uso**, projetado para **agilizar e otimizar** diversas tarefas e processos, sem a necessidade de personalização ou integração extensiva.

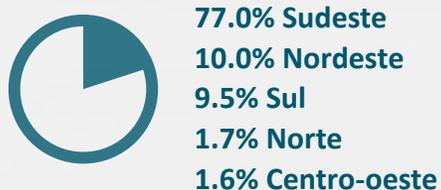
A AutoStore Holdings — empresa de automação norueguesa — lançou o AutoStore Pio: sistema plug-and-play voltado para pequenas e médias empresas. O sistema emprega uma **grade de robôs para mover caixas** de produtos dentro do armazém – tecnologia **Cube Storage**. A implementação inovadora do modelo "pague por retirada" (*pay-per-pick*) da tecnologia Cube Storage da AutoStore pelo Pio é direcionada a varejistas de vestuário, artigos esportivos, artesanato e cosméticos.

Visão geral do setor

O mercado de galpões logísticos no Brasil vem apresentando crescimento contínuo e estruturado, refletindo a crescente demanda por infraestrutura de armazenagem e distribuição em diversas regiões do país. De acordo com a Associação Brasileira de Logística (Abralog), o Brasil sinaliza perspectiva robusta de expansão.



A distribuição geográfica desses empreendimentos é concentrada na região Sudeste, responsável por grande parte do estoque nacional. É válido destacar a divergência dos dados dependendo da fonte devido a uma inconsistência nas bases nacionais. Segundo os dados do Intermodal Digital, a participação das demais regiões é significativamente menor e revela um gargalo na igualdade inter-regional brasileira.

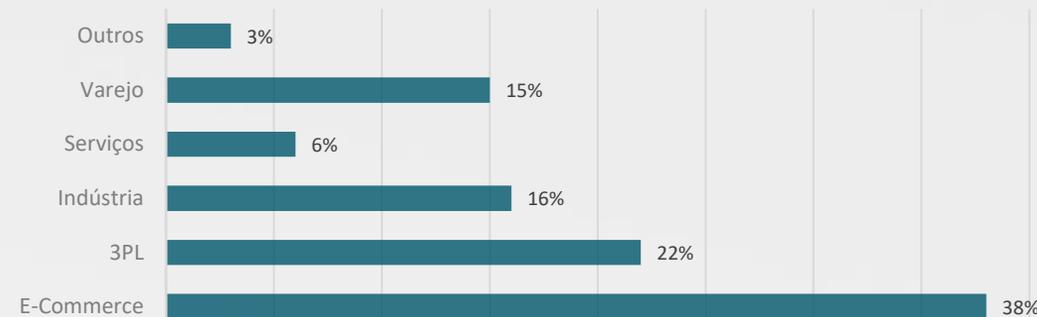


! Disclaimer: devido à divergência entre fontes, utilizaremos outros números, próximos a estes, em outras partes do relatório.

São Paulo destaca-se como o principal polo logístico do país. A região concentra **55% do inventário total**, conforme levantamento da Sobel Network Shipping Inc. Tal protagonismo é sustentado pela **infraestrutura rodoviária** avançada, **localização estratégica** e **forte atividade industrial e comercial**.

A disparidade regional evidencia a necessidade de maior investimento em infraestrutura logística fora do eixo Sudeste-Sul.

Perfil de Locação



Fonte: Ministério dos Portos.

O **crescimento do setor** está diretamente relacionado à **expansão do comércio eletrônico** e à **maior exigência por eficiência nas cadeias** de suprimentos. Assim, os galpões logísticos assumem **papel estratégico** na economia nacional, consolidando-se como ativos essenciais para o desenvolvimento do **setor produtivo** e a **integração** entre regiões.

A **tendência** é de forte **expansão** nas **demais regiões**, conforme as marcas líderes no Sudeste adentram novos territórios, exigindo a necessidade de Centros de Distribuição.

De maneira inversa, a **Reforma Tributária** tende a provocar alterações no mapa de galpões logísticos a partir do encurtamento da distância dos centros atuais por meio de benefícios tributários. A direção se voltará aos grandes centros urbanos.

Outro fator de expansão é a **digitalização**. Com o advento da Pandemia e consequente fechamento das lojas físicas, consumidores de todas as faixas etárias passaram a dar preferência à compras online, o que facilitou a expansão do e-commerce no Brasil.

O e-commerce ganhou um **impulso** relevante na **Pandemia**. Com as pessoas dentro de casa, a compra online se tornou a única opção disponível, o que acelerou a adesão pela população brasileira. O contexto impulsionou a modalidade para quem ainda não a praticava, bem como ampliou o leque de opções de produtos que uma pessoa poderia comprar online. Isso porque as **empresas se viram obrigadas a possuir a opção de venda online**.

Por mais que as restrições tenham sido removidas, as pessoas seguem elevando as compras no e-commerce.

Ainda existem **restrições geográficas de entrega**, além de baixa oferta de internet em algumas regiões do Brasil, **reforçando desigualdades regionais**. Temas em vias de serem superados, o que propicia a elevação do número de compradores.

2025



Prevê-se que o faturamento do e-commerce brasileiro ultrapasse **R\$234 bilhões**



Ticket médio em torno de **R\$539,28**



3 milhões de novos compradores



107 milhões de brasileiros comprando online

lojas	nº de acessos (em milhões)	participação (em %)
 Mercado Livre	363,1	14,4
 Shopee	201,8	8,0
 Amazon	195,8	7,8
 OLX	119,2	4,7
 Magazine Luiza	116,1	4,6
 Shein	74,9	3,0
 AliExpress	73,2	2,9
 iFood	63,1	2,5
 Casas Bahia	48,3	1,9
 Samsung	48,1	1,9

Fonte: ABCom, Poder 360

Em um mercado competitivo, a **inteligência artificial** se destaca como **ferramenta essencial**, sendo **adotada por 70% das lojas virtuais** para análises de dados e automações, conforme pesquisa da Ebit/Nielsen. Quando olhamos para os **grandes sites do e-commerce**, vemos nomes de multinacionais conhecidas pelo **alto investimento em tecnologia**. Não à toa, são as maiores investidores em galpões logísticos.

Entraves à expansão

Considerando que existe uma clara necessidade por mais galpões logísticos, é natural perguntar o que está travando essa adaptação.

Atualmente, a expansão de galpões logísticos no Brasil enfrenta diversos **desafios**, sobretudo nas regiões fora do eixo Sudeste-Sul. A combinação de **fatores estruturais, econômicos e regulatórios** tem limitado o avanço de novos empreendimentos logísticos em áreas com grande potencial de crescimento, como o Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

Um dos principais obstáculos é a **precariedade da infraestrutura**. Em muitas localidades dessas regiões, as **rodovias são mal conservadas, os acessos são limitados e a logística é ineficiente**. Essa realidade **encarece o transporte** de mercadorias, **compromete os níveis de serviço (SLA)** e torna os **projetos menos viáveis** do ponto de vista operacional.

Outro fator relevante é o **custo elevado de construção**. O **aumento no preço dos materiais**, intensificado após a pandemia, continua pressionando o orçamento das obras. Soma-se a isso a dificuldade de encontrar terrenos bem localizados, com documentação regularizada, o que encarece ainda mais os investimentos, especialmente em regiões em desenvolvimento.

Vendas



- 56.0% Sudeste
- 18.0% Nordeste
- 15.0% Sul
- 6.0% Centro-oeste
- 4.0% Norte



Fonte: Ministério dos Portos

Região	Estado	Condomínios #	ABL (mil m²)	Vacância	Preço Pedido Mínimo	Preço Pedido Médio	Preço Pedido Máximo
Sudeste	São Paulo	425	19529	8%	R\$ 12,0 /m²	R\$ 27,0 /m²	R\$ 55,0 /m²
	Minas Gerais	82	3647	13%	R\$ 21,0 /m²	R\$ 26,4 /m²	R\$ 30,0 /m²
	Rio de Janeiro	54	3086	11%	R\$ 15,0 /m²	R\$ 22,2 /m²	R\$ 42,0 /m²
	Espírito Santo	30	1746	6%	R\$ 18,0 /m²	R\$ 26,3 /m²	R\$ 25,0 /m²
Sul	Paraná	62	1984	3%	R\$ 12,0 /m²	R\$ 20,1 /m²	R\$ 28,0 /m²
	Santa Catarina	48	1867	2%	R\$ 20,0 /m²	R\$ 25,5 /m²	R\$ 26,0 /m²
	Rio Grande do Sul	46	1371	6%	R\$ 13,5 /m²	R\$ 20,2 /m²	R\$ 24,0 /m²
Nordeste	Bahia	52	1209	10%	R\$ 15,3 /m²	R\$ 29,5 /m²	R\$ 35,0 /m²
	Pernambuco	33	1869	11%	R\$ 13,0 /m²	R\$ 20,5 /m²	R\$ 29,5 /m²
	Ceará	11	569	4%	R\$ 8,0 /m²	R\$ 16,8 /m²	R\$ 32,0 /m²
	Alagoas	8	164	1%	R\$ 20,0 /m²	R\$ 20,0 /m²	R\$ 20,0 /m²
	Paraíba	7	200	4%	R\$ 13,5 /m²	R\$ 16,6 /m²	R\$ 18,0 /m²
	Rio Grande do Norte	10	106	19%	R\$ 10,0 /m²	R\$ 21,9 /m²	R\$ 25,0 /m²
	Sergipe	3	54	0%	-	-	-
	Maranhão	1	30	0%	-	-	-
	Piauí	1	20	0%	-	-	-
Centro-Oeste	Goiás	11	473	3%	R\$ 26,0 /m²	R\$ 26,0 /m²	R\$ 26,0 /m²
	Distrito Federal	8	228	2%	N/i	N/i	N/i
	Mato Grosso	3	89	27%	R\$ 17,0 /m²	R\$ 17,0 /m²	R\$ 17,0 /m²
	Mato Grosso do Sul	1	20	0%	-	-	-
Norte	Pará	8	253	7%	R\$ 20,0 /m²	R\$ 21,4 /m²	R\$ 22,0 /m²
	Amazonas	7	420	1%	R\$ 30,0 /m²	R\$ 30,0 /m²	R\$ 30,0 /m²
	Tocantins	1	2	0%	-	-	-
TOTAL		907	38801	8%		R\$ 25,4 /m²	



Escassez de mão de obra especializada

Em áreas menos industrializadas, há carência de profissionais com experiência em obras de grande porte e na operação de galpões logísticos, como técnicos de manutenção, operadores logísticos e equipes de segurança.



Acesso a financiamento

Instituições financeiras e fundos de investimento tendem a concentrar seus recursos em projetos no Sudeste, dados menor risco e maior liquidez. Assim, projetos em outras regiões enfrentam barreiras adicionais: garantias mais robustas e perspectivas de retorno mais alongadas.



Risco de vacância

Em locais onde o mercado ainda está em consolidação, há receio por parte dos investidores quanto à ocupação dos imóveis, o que desestimula o desenvolvimento de novos ativos logísticos.



Burocracia e a insegurança jurídica

A lentidão nos processos de licenciamento, a insegurança fundiária e os entraves relacionados ao zoneamento urbano dificultam ou até inviabilizam a implantação de galpões logísticos em diversos municípios.

Burocracia brasileira

Entendemos que esse ponto merece uma atenção extra, diante da sua maior complexidade em resolução.

A burocracia relacionada à construção de galpões logísticos no Brasil representa um dos principais entraves ao avanço de novos empreendimentos, especialmente fora dos grandes centros urbanos. Trata-se de um conjunto de **obstáculos legais, regulatórios e administrativos** que dificultam ou **retardam a implantação de projetos** essenciais à **infraestrutura logística** do país.

A **morosidade no licenciamento ambiental** é um dos gargalos mais recorrentes. Cada estado e município adota normas distintas para esse processo, e muitos órgãos ambientais ainda operam com estrutura limitada e **baixa digitalização**. Isso faz com que a obtenção de licenças, mesmo em áreas já destinadas à atividade logística, se torne um processo lento e imprevisível.

Uma possível **solução** seria a criação de um **modelo padronizado e simplificado** de **licenciamento ambiental**, específico para empreendimentos logísticos localizados em zonas industriais previamente aprovadas.

Outro fator que gera insegurança para investidores é a **incerteza sobre o zoneamento urbano**. Em diversos municípios, os **planos diretores estão desatualizados**, não oferecem clareza sobre o uso do solo e, em alguns casos, não contemplam adequadamente o desenvolvimento logístico. Isso pode **resultar em embargos** a projetos que já estavam em andamento, comprometendo recursos e cronogramas.

A recomendação, nesse caso, seria promover a **atualização e digitalização dos planos diretores**, com diretrizes claras sobre áreas aptas à implantação de centros logísticos.

A questão fundiária também é um problema frequente, sobretudo em áreas rurais ou periurbanas. Muitos terrenos apresentam **matrículas desatualizadas, conflitos judiciais ou sobreposição de registros**, o que inviabiliza seu uso como garantia e impede a formalização de financiamentos.

Para resolver esse entrave, seria necessário **acelerar os processos de regularização fundiária**, com incentivos à digitalização dos registros e maior eficiência nos serviços cartorários.

Por fim, destaca-se o **excesso de alvarás e autorizações exigidos** antes do início das obras. O processo envolve múltiplas etapas e órgãos, sendo altamente variável de uma cidade para outra.

Essa fragmentação **dificulta o planejamento e prolonga os prazos**. Propõe-se a criação de um **sistema nacional de licenciamento integrado**, nos moldes da Lei da Liberdade Econômica, com prazos máximos definidos e a aplicação do princípio do “silêncio positivo”, em que a ausência de resposta dos órgãos competentes em tempo hábil seja interpretada como aprovação tácita.

Os ajustes legislativos e administrativos são fundamentais **para tornar o ambiente regulatório mais previsível, ágil e favorável à expansão da infraestrutura** logística no Brasil. Tal avaliação interna se contrasta com experiências positivas em outros países. Por mais que o Brasil apresente oportunidades, estrangeiros reclamam do excesso de complexidade, o que afasta potenciais investidores.

Do lado positivo, novas gerações de governantes estão mais atentas a esta pauta. Com prefeitos, governadores e ministros buscando diminuir a burocracia no investimento em território brasileiro.



Demanda

Voltando ao que está indo bem...

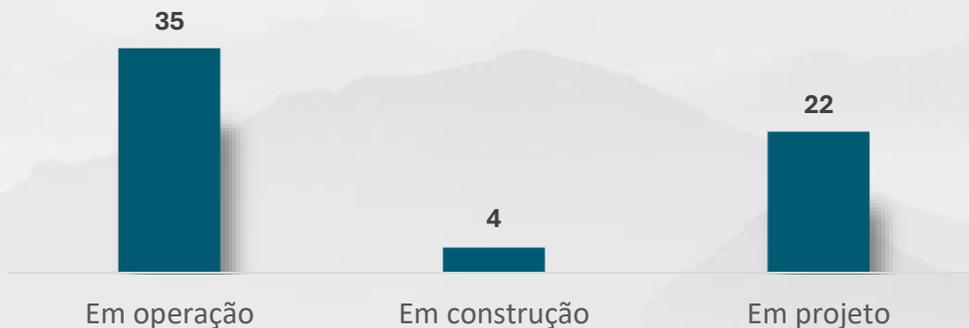
A **demanda por galpões logísticos** no Brasil tem sido impulsionada por transformações profundas no **setor de distribuição**, com destaque para o **crescimento do e-commerce**, a **consolidação de redes varejistas** e a necessidade de **reestruturação das cadeias** de suprimentos após a pandemia. Essas mudanças estimularam a busca por ativos logísticos mais eficientes, próximos aos centros consumidores e com melhor infraestrutura operacional.

A **taxa de vacância nacional** manteve-se **abaixo de 10%** ao longo de 2024, refletindo uma forte absorção líquida e a estabilidade na ocupação dos imóveis. O **Sudeste e o Sul apresentam os menores níveis de vacância**, com destaque para o estado de São Paulo, cuja vacância gira em torno de 8,2%, segundo estimativas de mercado. O Centro-Oeste, apesar de ter uma base menor de ativos, registra taxas ainda mais baixas — cerca de 3% —, o que demonstra uma demanda sólida, porém pouco atendida por oferta qualificada.

Em contrapartida, as **regiões Norte e Nordeste enfrentam taxas de vacância mais elevadas**, relacionado diretamente à **carência de infraestrutura, custos logísticos elevados e menor maturidade do mercado locatário**. Ainda assim, essas regiões vêm atraindo novos operadores, especialmente em capitais como Salvador, Recife, Fortaleza e Belém, impulsionadas pela interiorização do e-commerce e por programas estaduais de incentivos.



Estoque de Galpões Logísticos (milhões m²)



Fonte: Ministério dos Portos

Os principais setores responsáveis pela ocupação dos galpões logísticos incluem o **varejo** (sobretudo o eletrônico), **alimentação** e **bebidas**, **farmacêutico**, **automotivo** e **logística terceirizada (3PL)**. **Grandes marketplaces e operadores de fulfillment** também têm aumentado significativamente sua presença, o que **pressiona o mercado por ativos com especificações mais modernas**, como maior pé-direito, docas niveladas, sistemas de combate a incêndio e certificações ambientais.

A **tendência** é de que a **demanda** se mantenha **aquecida** nos próximos anos, com maior **descentralização e regionalização** das operações logísticas. Esse movimento pode contribuir para a redução de prazos de entrega, o aumento da eficiência de distribuição e o desenvolvimento de novos polos logísticos no interior do país.

Grande parte da **nova oferta continua concentrada no estado de São Paulo**, especialmente nas regiões de Cajamar, Louveira, Jundiá, Extrema e Ribeirão Preto, onde a **demanda é consistente e a infraestrutura favorece a eficiência** logística. Entretanto, **novas frentes de expansão** vêm ganhando relevância, como o **Distrito Federal**, o entorno de **Goiânia (GO), Salvador (BA), Recife (PE)**, e algumas **áreas do Pará e Ceará**, especialmente voltadas para operadores regionais e fulfillment de e-commerce.

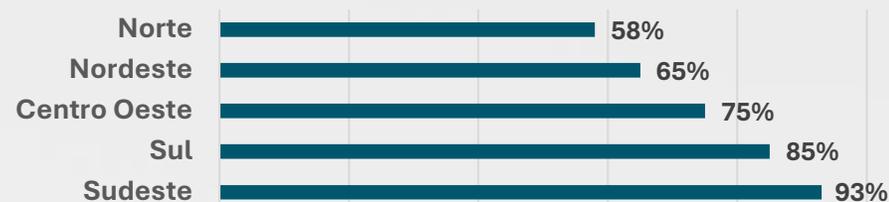
Os **preços médios de locação variam de acordo com a localização**, padrão construtivo e nível de infraestrutura. Em **São Paulo**, os valores oscilam entre **R\$ 22 e R\$ 32** por metro quadrado/mês, enquanto em mercados emergentes **do Nordeste e Centro-Oeste** os preços podem ser até **40% menores**, com maior flexibilidade de negociação.

Os novos empreendimentos tendem a seguir padrões técnicos mais exigentes, com pé-direito elevado (12 a 14 metros), piso nivelado com alta resistência, múltiplas docas, sistemas de sprinklers, iluminação LED e, cada vez mais, certificações ambientais como LEED ou EDGE. A **busca por eficiência energética e adequação ESG** também começa a orientar o planejamento dos novos ativos logísticos.

Apesar do otimismo, os projetos em regiões fora do Sudeste-Sul ainda enfrentam **desafios relacionados à infraestrutura, burocracia e dificuldade de acesso ao crédito**. Ainda assim, o avanço do **e-commerce e a descentralização** da logística incentivam o desenvolvimento de **hubs regionais** e a diversificação da malha de galpões pelo país.



Qualidade das Rodovias (% em bom estado)



Fonte: Ministério dos Portos

A **infraestrutura de transporte** é um fator determinante para o sucesso operacional de galpões logísticos. No Brasil, a **malha rodoviária** representa o **principal modal logístico**, sendo responsável por cerca de **65% do transporte de cargas**. Nesse contexto, a qualidade das estradas e a conectividade com centros urbanos, portos e aeroportos têm impacto direto na eficiência, custo e tempo de entrega.

A **região Sudeste**, especialmente o estado de São Paulo, concentra a **melhor infraestrutura viária** do país. Dados recentes apontam que **mais de 90% das rodovias paulistas estão em bom estado** de conservação. Essa condição favorece o **deslocamento rápido** de mercadorias, **reduz perdas** logísticas e **atrai operadores** que priorizam alta previsibilidade no transporte.

O **Sul e o Centro-Oeste** também apresentam indicadores positivos, com **85% e 75%** das rodovias em boas condições, respectivamente. Já o **Nordeste e o Norte** enfrentam maiores desafios, com apenas **65% e 58%** das estradas avaliadas como satisfatórias. Nessas regiões, o transporte rodoviário tende a ser mais **lento, custoso e arriscado**, o que impacta diretamente a **viabilidade** de projetos logísticos de grande escala.

Embora existam corredores com acesso ferroviário ou hidroviário, como em partes do Centro-Oeste - escoamento via Norte - e do Sudeste - ligação com portos de Santos e Vitória -, a conectividade intermodal ainda carece de investimentos consistentes. Além disso, há **carência de terminais logísticos integrados e retroáreas portuárias modernas** em muitas regiões.

A **melhoria da malha logística nacional** é chave para a descentralização do setor de galpões logísticos. Regiões com baixa densidade de ativos e crescente demanda de consumo, como o Nordeste e o Centro-Oeste, poderão despontar como novos hubs caso os investimentos em infraestrutura avancem de forma coordenada.

Estado de São Paulo

O Estado de São Paulo destaca-se como o maior mercado consumidor do Brasil



R\$ 1.2 tri
Potencial de
Consumo



27.0%
Consumo
Nacional



53.2%
Interior
Paulista

Segundo FMI, o **Estado de São Paulo** apresenta um **PIB per capita** estimado em cerca de **US\$ 14.080**, valor superior ao registrado por países como Brasil (US\$ 10.180), Argentina (US\$ 10.730), México (US\$ 11.570) e Colômbia (US\$ 6.730), ficando atrás apenas do Chile (US\$ 17.460) e do Uruguai (US\$ 18.430) entre as principais economias latino-americanas. Apenas o Distrito Federal possui um PIB per capita superior ao de São Paulo, atingindo cerca de US\$ 22.000.

Naturalmente, grande parte do desenvolvimento logístico do país tem como pontapé essa região. O mapa mostra os grandes centros logísticos do Estado.

No quarto trimestre de 2024, os **principais polos logísticos** no entorno da capital paulista apresentaram **dinâmicas distintas** em termos de **vacância, preços e absorção líquida**, organizados por raio de distância da cidade de São Paulo.

Raio de 30 km

Cajamar (2,57 milhões de m²) e Guarulhos (1,98 milhão de m²) se destacam pelo grande estoque e vacâncias abaixo de 6,5%, embora Cajamar tenha registrado absorção líquida negativa de 3.052 m². Embu apresentou a maior vacância entre todos os mercados analisados (26,78%) e uma devolução expressiva de áreas (-29.960 m²). Barueri, também no raio 30, teve uma das menores vacâncias (4,39%) e um dos menores preços médios (R\$ 25,21/m²).

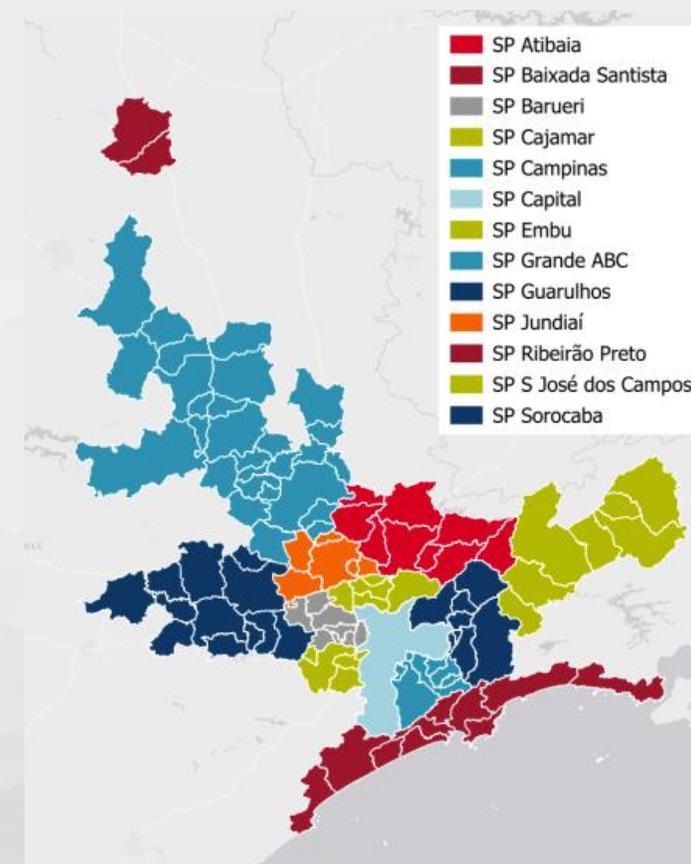
Raio de 70 km

Jundiaí se destacou positivamente com uma absorção líquida de 47.707 m², enquanto Atibaia teve a menor vacância geral (1,40%) e preços estáveis (R\$ 29,06/m²).

Raio de 150 km

Campinas e Extrema apresentaram grande volume de projetos em desenvolvimento, com destaque para Campinas, que possui 2,79 milhões de m² em pipeline e uma vacância de 7,75%. Os preços variaram de forma significativa entre as regiões, sendo mais altos na capital (R\$ 37,16/m² no raio 15) e mais acessíveis em Campinas (R\$ 19,93/m²), Barueri e o Vale do Paraíba (R\$ 25,75/m²).

A combinação de baixa vacância, novos projetos e diversidade de preços mostra uma região metropolitana ativa e em transformação, com forte demanda localizada principalmente nos raios de 30 e 70 km.



Fonte: Cushman & Wakefield

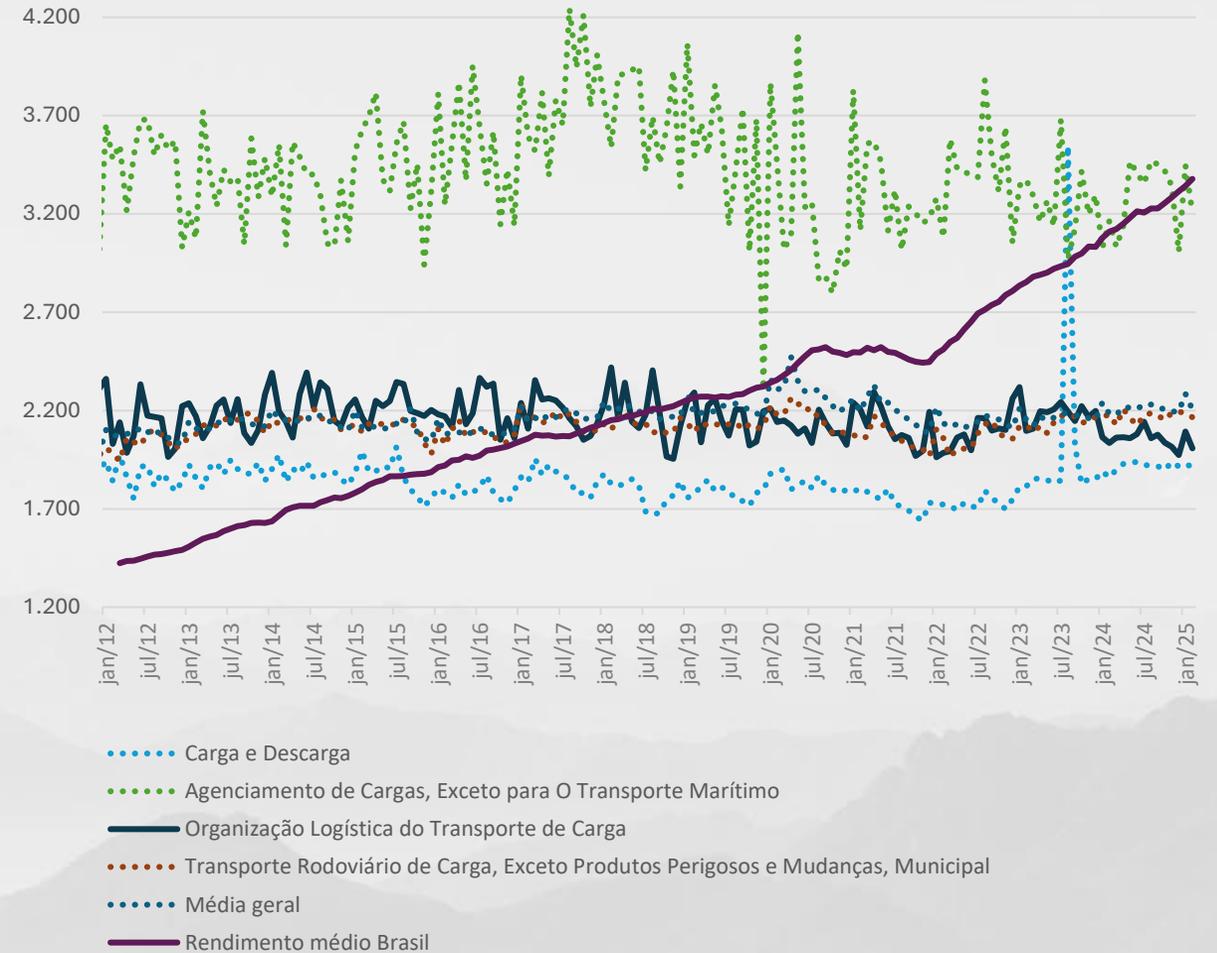
Profissionais

Remuneração no setor

O setor é característico por **baixos salários**, seja no Brasil ou em outras partes do mundo. Com um agravante, o aumento da mecanização, com robôs inteligentes substituindo pessoas.

A **média de salários nacional** é de cerca de **R\$ 3.378**, segundo o IBGE, enquanto a **média do setor** é de **R\$2.205**. Existe uma variação entre as tarefas, com Carga e Descarga girando em torno de R\$1.913, enquanto Agenciamento de Cargas paga R\$3.205.

Adicionalmente, o setor enfrenta uma grande **sazonalidade** em novembro e dezembro. Diante da Black Friday e Natal.



Operação Típica

A operação se divide em etapas bem definidas, com fluxo contínuo de entrada e saída de produtos. Um galpão logístico é projetado para:

1. **Receber;**
2. **Armazenar;**
3. **Separar;**
4. **Movimentar;**
5. **Expedir mercadorias com eficiência e rastreabilidade.**

Recebimento

As mercadorias chegam por caminhões e passam por conferência de notas fiscais e inspeção de integridade.

Profissionais envolvidos:

- **Conferente:** verifica quantidades e qualidade das mercadorias.
- **Auxiliar de recebimento:** descarrega produtos e organiza paletes.
- **Operador de empilhadeira/paletizador:** move cargas pesadas para a área de armazenagem.

Armazenagem

Após conferência, os produtos são alocados em posições específicas do galpão, conforme tipo, volume e rotatividade.

Profissionais envolvidos:

- **Estoquista:** define a melhor posição no layout.
- **Operador de empilhadeira/retrátil:** movimenta paletes para estantes altas.
- **Supervisor de logística:** coordena o layout e fluxo operacional.

Separação de pedidos (Picking)

Com base nos pedidos de clientes, os produtos são coletados de suas posições no estoque.

Profissionais envolvidos:

- **Separador (picker):** coleta os itens conforme as ordens de pedido.
- **Conferente de expedição:** garante que os pedidos estejam corretos.
- **Auxiliar de logística:** organiza os pedidos por rota ou cliente.

Expedição

Os pedidos separados são embalados, etiquetados e preparados para embarque, respeitando prazos e roteiros logísticos.

Profissionais envolvidos:

- **Analista de expedição:** valida documentação fiscal, define roteirização.
- **Conferente e ajudante de carga:** carregam o caminhão.
- **Motoristas e transportadoras parceiras:** realizam a entrega.

Suporte, gestão e tecnologia

A operação é suportada por sistemas de gestão logística (WMS/TMS), segurança patrimonial, manutenção e equipe administrativa.

Profissionais envolvidos:

- **Coordenador/Supervisor de logística**
- **Analista de planejamento logístico**
- **Técnico de manutenção predial e elétrica**
- **Profissionais de segurança e vigilância**
- **TI/logística digital** (especialistas em WMS, RFID, automação)
- **Recursos Humanos e administrativo** (gestão de equipe, folha, escala)

Riscos



Altas exigências técnicas e regulatórias, que podem atrasar a entrega ou locação de galpões.



Risco operacional e de acidentes, que podem comprometer a operação parcial ou total do imóvel.



Eventos climáticos extremos, com potencial de causar danos estruturais e interrupção de operações.



Inadimplência ou vacância dos locatários, afetando a previsibilidade de receita.



Impactos da Reforma Tributária, que pode reduzir a atratividade de determinadas regiões que hoje se beneficiam de incentivos fiscais.

Riscos



Mudanças regulatórias, com novas exigências de segurança, acessibilidade ou ambientais que demandem investimentos adicionais.



Necessidade de constante modernização das estruturas, especialmente frente à rápida evolução tecnológica e aumento da exigência dos usuários finais.



Concorrência crescente, especialmente em regiões consolidadas, podendo pressionar preços de locação e margens.



Riscos de judicialização de contratos ou disputas com locatários, especialmente em cenários de crise econômica.



Pressão por critérios ESG, que pode tornar obsoletos ativos antigos sem certificações ambientais ou com baixa eficiência energética.

Oportunidades



Avanço da digitalização no Brasil, impulsionando a demanda por centros logísticos para atender o crescimento do comércio eletrônico.



Consolidação e profissionalização do setor supermercadista, exigindo centros de distribuição estrategicamente localizados para otimização de estoques e logística.



Entrada de empresas estrangeiras no mercado brasileiro, criando demanda adicional por galpões logísticos para operação e armazenagem de produtos.



Automação e tecnologia aplicada à operação logística, permitindo maior eficiência e redução de custos operacionais.



Tendência global de verticalização (galpões com múltiplos andares), especialmente em regiões com alta densidade urbana e custo elevado de terreno.

Oportunidades



Baixa oferta de galpões refrigerados, abrindo espaço para investimentos em estruturas com temperatura controlada, sobretudo para setores como alimentos, farmacêutico e cosméticos.



Modelo plug-and-play, com estruturas prontas para operação, reduz o tempo de negociação e adaptação por parte dos locatários.



Reforma tributária brasileira, com potencial para gerar maior concentração de centros de distribuição próximos a grandes centros consumidores, reduzindo custos logísticos com deslocamento.



Potencial de retrofit de estruturas obsoletas, com valorização de ativos já bem localizados após modernizações.



Incentivos ESG e pressão por sustentabilidade, impulsionando investimentos em galpões com eficiência energética e certificações ambientais.

Cinco Forças de Michael Porter

O professor de Harvard, Michael Porter, revolucionou a análise de empresas e setores com seu modelo das Cinco Forças, que avalia a competitividade de uma indústria. Ele introduziu as estratégias genéricas de liderança de custo, diferenciação e foco para vantagem competitiva. Seu conceito de cadeia de valor detalha como atividades internas agregam valor. Porter também explorou a competitividade nacional com seu modelo de diamante e promoveu a ideia de valor compartilhado, integrando valor econômico e social. “Convidamos” o Professor Porter para analisar o setor de galpões logísticos:

1. Rivalidade entre concorrentes (Moderada a Alta)

A competição é intensa em polos logísticos consolidados, onde diversos operadores disputam os mesmos perfis de locatários. A diferenciação por padrão construtivo, eficiência energética e flexibilidade contratual é crucial para ganhar competitividade. Em contrapartida, mercados secundários oferecem menor rivalidade e maior potencial de crescimento.;

2. Ameaça de novos entrantes (Média e crescente)

A atratividade do setor, impulsionada por e-commerce e reforma tributária, vem atraindo novos players. Apesar das barreiras de entrada como capital intensivo, expertise técnico e acesso a terrenos estratégicos, a modularização dos projetos e o apetite de fundos tornam essa ameaça crescente. O sucesso recente do setor aumentará a concorrência futura;;

3. Poder de barganha dos fornecedores (Médio-Alto)

Fornecedores de materiais e serviços têm influência variável, mas o maior poder está no acesso a terrenos bem localizados, frequentemente escassos e valorizados. Em regiões com restrição de oferta fundiária, o poder de barganha é particularmente elevado. Outro elemento é a disputa desses terrenos com construtoras de condomínios de moradias, muitas vezes para o Minha Casa, Minha Vida;

4. Poder de barganha dos clientes (Alto)

Grandes locatários têm poder de negociação significativo, podendo exigir customizações, benefícios contratuais e flexibilidade. O nível de vacância em algumas regiões acentua esse poder, embora ativos premium consigam mitigar essa pressão.

5. Ameaça de produtos ou serviços substitutos (Baixa a Média)

Não há substitutos diretos para galpões logísticos tradicionais, mas alternativas como dark stores, micro hubs urbanos ou lojas adaptadas podem assumir funções similares em nichos específicos, como a logística de última milha.

Conclusão

O setor de galpões logísticos no Brasil mantém-se em um momento extremamente promissor, impulsionado por avanços tecnológicos — como automação, IoT e sistemas integrados de gestão —, pelo crescimento contínuo de segmentos consumidores (notadamente o e-commerce, o agronegócio e o varejo farmacêutico) e pela evolução do ambiente macroeconômico nacional.

A interação desses vetores fortalece a atratividade do mercado, atraindo investidores nacionais e internacionais em busca de ativos com alta previsibilidade de receita.

Entretanto, o sucesso crescente também eleva o nível de concorrência, demandando cada vez mais profissionalização das operações e critérios rigorosos na escolha das localizações.

Estados consolidados, como São Paulo, permanecem no centro das atenções, mas surgem novas frentes de expansão em regiões emergentes — especialmente Nordeste e Centro-Oeste — onde a interiorização do consumo digital exige infraestrutura logística de qualidade.

Ao ponderar riscos e oportunidades, observamos que a demanda por espaços supera a oferta disponível em grande parte do país, mantendo as taxas de vacância em níveis historicamente baixos e pressionando a valorização dos ativos. Por outro lado, desafios como burocracia, custos de construção, infraestrutura deficiente e escassez de mão de obra especializada ainda precisam ser enfrentados para garantir a sustentabilidade e a expansão equilibrada do setor.

Em síntese, o balanço é claramente favorável: a combinação de demanda robusta, pipeline de projetos em crescimento e avanços em sustentabilidade e digitalização confere ao mercado de galpões logísticos no Brasil condições sólidas para evoluir nas próximas décadas. Para aproveitar plenamente esse potencial, será fundamental fomentar parcerias público-privadas, acelerar processos regulatórios e investir em profissionalização, assegurando que as regiões com maior carência de infraestrutura também se beneficiem desse ciclo virtuoso.

“Marketing atrai o cliente. Logística é o que o mantém.” — Philip Kotler

Principais Empresas (anexo)

Construtoras e Desenvolvedoras

GLP

Reconhecida como a maior desenvolvedora de galpões logísticos no Brasil, a GLP possui 13 parques logísticos com mais de 30 galpões, totalizando uma área bruta locável (ABL) de 3 milhões de m². A empresa planeja expandir essa área em mais 1 milhão de m² nos próximos anos.

BTG Pactual

Destaca-se como uma das líderes nacionais no desenvolvimento de galpões e parques logísticos, com investimentos significativos no setor, incluindo a aquisição de ativos do grupo LOG.

VS Engenharia

Pioneira na construção de condomínios logísticos no Brasil, a VS Engenharia é considerada a maior construtora de galpões do estado do Rio de Janeiro, com vasta experiência em empreendimentos logísticos e industriais.

Investidoras

XP LOG Fundo Imobiliário (XPLG11)

Maior fundo imobiliário de galpões logísticos do Brasil, com um patrimônio líquido de aproximadamente R\$2,9 bilhões e 13 ativos distribuídos em diversos estados, incluindo São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

CSHG Logística Fundo Imobiliário (HGLG11)

Fundo focado em investimentos no setor logístico, com participação em diversos empreendimentos de galpões pelo país.

Vinci Logística Fundo de Investimento Imobiliário (VILG11)

Destaca-se por investir em ativos logísticos de alta qualidade, estrategicamente localizados nos principais polos econômicos do Brasil.

Ocupantes de Galpões Logísticos

As empresas que mais ocuparam espaços logísticos no Brasil em 2024, de acordo com a área locada, são:

Mercado Livre 1,62 milhão de m²

Amazon 543 mil m²

Americanas 477 mil m²

Magazine Luiza 454 mil m²

Shopee 441 mil m²

Via 265 mil m²

DHL 255 mil m²

FedEx 222 mil m²

Shein 215 mil m²

Solística 200 mil m²



Outras empresas relevantes



Libercon Engenharia

Reconhecida como líder e referência no mercado de construção de galpões logísticos, a Libercon Engenharia foi premiada pelo Prêmio Ranking OE como a maior construtora neste segmento. A empresa destaca-se pelo profundo conhecimento na administração e construção de grandes vãos e terrenos, além de expertise em logística.



Matec Engenharia

A Matec Engenharia é responsável por projetos de grande porte no setor logístico, como o HSI Syslog Cajamar, um dos maiores e mais inovadores complexos logísticos do Brasil. O projeto destaca-se pela tecnologia e inovação empregadas em cada etapa da construção.



Ribeiro Caram

A Ribeiro Caram atua na construção de projetos logísticos de grande escala, incluindo a execução de cinco galpões logísticos com áreas essenciais como portaria, restaurante, espaço administrativo, entre outros.



Private Construtora

Especializada na construção de galpões logísticos modernos e eficientes, a Private Construtora oferece soluções integradas desde o conceito inicial até a entrega final, focando em eficiência operacional e sustentabilidade.



VS Engenharia

Pioneira na construção de condomínios logísticos no Brasil, a VS Engenharia é considerada a maior construtora de galpões do estado do Rio de Janeiro, com vasta experiência em empreendimentos logísticos e industriais.

Essas empresas têm desempenhado um papel fundamental no desenvolvimento e expansão da infraestrutura logística no Brasil, atendendo à crescente demanda por espaços adequados para armazenamento e distribuição de produtos em diversas regiões do país.



Log Commercial Properties

Com mais de 2 milhões de m² de área bruta locável (ABL) desenvolvidos em 22 cidades, a Log é a única desenvolvedora e gestora de galpões logísticos presente em todas as regiões do Brasil.



Retha

Fundada em 1996, a Retha é pioneira no desenvolvimento de condomínios logísticos e industriais no Brasil. A empresa atua na administração de condomínios, desenvolvimento de parques logísticos e industriais, gerenciamento de obras e gestão patrimonial em diversas regiões, incluindo o Sudeste, Sul e Nordeste.



Âncora Engenharia

Com presença marcante no Centro-Oeste, a Âncora Engenharia possui experiência na construção de centros de distribuição e instalações logísticas em estados como Goiás e Distrito Federal. A empresa já realizou projetos para clientes como UPS SCS Logística Brasil e Votorantim Cimentos.

Ferroarte Estruturas Metálicas

Especializada na construção de galpões industriais e logísticos, a Ferroarte atua em diversas regiões do país, oferecendo soluções em estruturas metálicas para armazéns e centros de distribuição.



Cassol Pré-Fabricados

Com atuação destacada na região Sul, a Cassol é especializada em estruturas pré-fabricadas de concreto para galpões logísticos e industriais, atendendo a projetos de diversos portes. Galpões

Essas empresas têm contribuído significativamente para o desenvolvimento da infraestrutura logística em diferentes regiões do Brasil, atendendo à crescente demanda por espaços adequados para armazenamento e distribuição de mercadorias.

DISCLAIMER

Este material foi elaborado pela RB Investimentos Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários Ltda. (“RB Investimentos”) de acordo com todas as exigências previstas na Instrução CVM nº 598, de 3 de julho de 2018 (“ICVM 598”) e é fornecido de forma informativa, de forma que possa auxiliar o investidor a tomar sua própria decisão de investimento, não constituindo uma oferta, recomendação ou solicitação de compra ou venda de nenhum título ou valor mobiliário contido nesse relatório.

A RB Investimentos não se responsabiliza por qualquer decisão tomada pelos investidores e clientes com base no presente material e as decisões de investimentos e estratégias devem ser feitas pelo próprio leitor.

O conteúdo desse relatório foi elaborado considerando a classificação de risco dos produtos de modo a gerar resultados de alocação para cada perfil de investidor, não podendo ser copiado, reproduzido ou distribuído, no todo ou em parte, a terceiros, sem prévia autorização da RB Investimentos.

Todas as informações utilizadas nesse documento foram redigidas com base em informações públicas e que a RB Investimentos e o analista de valores mobiliários entendam confiáveis, mas podem não ser precisas e completas e se referem à data de sua divulgação, estando portanto sujeitas a alterações, não implicando necessariamente na obrigação de qualquer comunicação no sentido de atualização ou revisão com respeito a tal mudança.

O analista de valores mobiliários responsável pelo conteúdo deste material certifica que: (i) as informações contidas neste material refletem única e exclusivamente as suas opiniões pessoais e foram elaboradas de forma independente, inclusive em relação à RB Investimentos; (ii) se estiver em situação que possa afetar a imparcialidade do material ou que possa configurar conflito de interesses, nos termos dos artigos 21 e 22 da ICVM 598, tal informação será informada no próprio material; e (iii) sua remuneração não está direta ou indiretamente relacionada às informações ou opiniões objeto deste material.

A RB Investimentos e o analista de valores mobiliários responsável pelo conteúdo deste material são credenciados junto à Associação dos Analistas e Profissionais de Investimento do Mercado de Capitais (“APIMEC”), em cumprimento a todas as disposições contidas na ICVM 598 e nas políticas elaboradas pela APIMEC, em especial o Código de Conduta da Apimec para o Analista de Valores Mobiliários.

Para mais informações, consulte a Resolução CVM 20/2021 e o Código de Conduta da Apimec para o Analista de Valores Mobiliários. Em caso de quaisquer dúvidas ou informações adicionais, pedimos entrar em contato com o analista responsável ou pelo e-mail [gustavo.cruz@rbinvestimentos.com].

