



Na Mídia

09/06/2025 | [Valor Econômico](#)

Reforma tributária afeta planejamento logístico

Grupos se preparam para fim de benefícios fiscais em 2033, mas efeito hoje é sobre novos projetos; mudança deve ser gradual

Taís Hirata | Ana Luiza Tieghi



A reforma tributária começou a impactar o planejamento logístico das empresas para novos investimentos. A perspectiva de fim de benefícios fiscais e de mudança no local de recolhimento dos impostos, a partir de 2033, já afeta o interesse por novos projetos em Estados que hoje atraem companhias por meio de incentivos tributários, segundo empresas e assessores que atuam na transição ao novo modelo.

Entre os locais que poderão sofrer efeitos, na visão do setor privado, estão Santa Catarina, que dá benefícios à importação; Goiás, que incentiva o setor farmacêutico; Espírito Santo, que também favorece importações e conseguiu atrair setores como o automotivo e de varejo; e Minas Gerais, que abriga um dos exemplos mais emblemáticos de incentivos, a cidade de Extrema.

No município mineiro, operadores dizem que o interesse pelos galpões instalados continua forte, mas há menos apetite para novos projetos no local.

Segundo Sérgio Fischer, CEO da Log CP, que constrói e administra galpões logísticos e industriais, clientes já disseram que o preço do aluguel em Extrema era “indiferente” e poderia ser até três vezes maior, dado o impacto do incentivo no custo da operação. A Log já teve um galpão no município, mas o vendeu. Agora, não pensa em voltar a atuar ali. “É uma cidade com menos de 60 mil habitantes e quase o mesmo volume de metros quadrados de galpão de Cajamar, que atende a maior cidade do Brasil”, diz.

Na outra ponta, a busca por armazéns e galpões mais próximos aos centros de consumo, como São Paulo e Recife - que é um polo para o Nordeste -, já cresce, afirmam executivos.

A operadora logística Multilog, que tem um plano de investimentos de R\$ 900 milhões para os próximos três anos, decidiu destinar mais da metade do valor a São Paulo, em grande medida por conta das mudanças tributárias. “Temos recebido muitas consultas de clientes que já estão olhando para 2033. A partir daí, a carga terá que estar próxima do consumo. Então haverá naturalmente um rearranjo”, afirma o presidente, Djalma Vilela.

Segundo Pedro Moreira, presidente da Abralog (Associação Brasileira de Logística), a reforma já impacta o preço do metro quadrado de centros logísticos, que tem subido no entorno da capital paulista e em Recife. A Zona Franca de Manaus, que ainda manterá incentivos, também tem sido estudada por diversas empresas, diz.

De fato, há um aumento de preços em São Paulo, apontam dados da Colliers International: em Guarulhos (SP), o preço do metro quadrado para projetos logísticos ficou em R\$ 37,80 no primeiro trimestre deste ano, alta de 16,6% na comparação com o mesmo período de 2024. Em Cajamar (SP), o avanço foi de 8,5%, para R\$ 31,38. Porém, em Extrema, os preços também subiram para R\$ 28,65, alta de 5,3% em relação ao primeiro trimestre do ano passado.

O motivo, segundo analistas e executivos, é que, apesar dos impactos, não há expectativa de mudanças drásticas. Fischer pondera que as cidades que cresceram com incentivos não devem virar “terra arrasada”, porque o mercado vai se ajustar, com preços de acordo com a demanda.

Além disso, haverá um longo período de transição até o fim dos benefícios, afirma Maurício Lima, sócio da Ilos, consultoria que planeja sistemas logísticos para empresas. “Nenhuma empresa vai mudar suas instalações enquanto puder gozar do incentivo.” Ele diz que, por enquanto, o que se observa é um efeito apenas para novos projetos, em planejamento.

“A partir de 2033, a carga terá de estar próxima do consumo, haverá um rearranjo”

— Djalma Vilela

Segundo as regras aprovadas, a transição para o fim do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), principal instrumento usado pelos Estados, começa apenas em 2029 e vai até o fim de 2032, lembra Douglas Mota, sócio da área tributária do Demarest. Nesse período, ainda haverá um fundo de compensação para ressarcir as empresas que terão a perda do benefício fiscal.

O efeito, diz, se dá não só pelo fim do incentivo, mas também pela nova lógica de recolhimento do tributo, que deixa de ser no local de produção ou armazenagem e passa a ser no de consumo. “Fecharam o cerco pelos dois lados.”

A existência de contratos de longo prazo também deverá ajudar na transição para esses locais. Mariana Hanania, diretora de pesquisa de mercado da consultoria Newmark, lembra que boa parte do crescimento de Extrema se deu à base de contratos BTS (built to suit), feitos por encomenda a um ocupante. “São contratos longos, com garantia do inquilino”, diz. Ela também avalia que o que pode ser limitado, agora, são novos desenvolvimentos nesses locais.

Simone Santos, sócia da consultoria Binswanger SDS, também afirma que o horizonte até a aplicação da reforma ainda garante a atratividade para essas regiões incentivadas. “Ainda vemos locações importantes”, diz, citando anúncio da pré-locação total de um novo galpão da Fulwood, com 40 mil m², em Extrema, feito no fim de maio.

Além disso, esses locais têm outros atrativos, como infraestrutura logística, mão de obra capacitada e um ecossistema de indústrias instalado, além da economia local. É o caso, por exemplo, de Santa Catarina, que terá impacto limitado, na visão de dois executivos que atuam no Estado.

Gustavo Serrão, presidente da Vports, autoridade portuária do Espírito Santo, reconhece que a reforma traz desafios para o Estado, mas diz que o governo tem investido para melhorar sua eficiência e que a estrutura instalada ajuda na manutenção das empresas. “Há uma barreira de saída. Os incentivos ajudaram o Estado a construir toda uma infraestrutura, há resiliência da cadeia integrada”, diz. “O desafio é usar a transição para ampliar sua produtividade.” Ele também cita a possibilidade de benefícios financeiros, com apoio de bancos estaduais, que devem ajudar a atrair investimentos.

O efeito das mudanças varia de setor para setor. Os mais afetados deverão ser aqueles em que o fator tributário tinha um peso maior na conta, como projetos de alto valor agregado, e mais leves, como medicamentos e eletroeletrônicos, diz Lima, da Ilos. “Já produtos mais pesados, por exemplo, de linha branca, já consideravam mais a facilidade logística do que a questão fiscal”.

Algumas empresas de comércio eletrônico e de setores importadores, que tradicionalmente recebem incentivos fiscais, também terão que rever sua estratégia, segundo Vilson Silva, diretor financeiro da ID Logistics.

“Em 2033, vai ter impacto relevante. Do ponto de vista da logística, vejo um cenário melhor, hoje tem situações sem sentido, como um cliente que produz em São Paulo, tem clientes em São Paulo, mas leva a carga até Goiás para armazenar e trazer de volta”, diz.

