



Desafios no Segmento de Prestação de Serviços de Transportes no Estado de Mato Grosso

Challenges in the Transportation Services Provision Segment in the State of Mato Grosso

Leticia dos Santos Surita

Discente em Universidade Federal de Rondonópolis - UFR.

Paola Rodrigues Toder

Discente em Universidade Federal de Rondonópolis - UFR.

Anderson Santos da Silva

Docente em Universidade Federal de Rondonópolis - UFR.

Resumo: O setor de transporte em Mato Grosso desempenha papel estratégico na economia estadual, sendo essencial para o escoamento da produção agropecuária, a integração regional e o desenvolvimento socioeconômico. Entretanto, as empresas enfrentam desafios significativos relacionados à burocracia, à complexidade tributária e às limitações da infraestrutura rodoviária, que impactam a competitividade, a sustentabilidade e a eficiência operacional. Este estudo tem como objetivo identificar os principais obstáculos enfrentados pelos empreendedores no segmento de transportes no Estado, analisando dificuldades no registro e legalização das empresas, os efeitos da carga tributária sobre suas atividades e as medidas adotadas pelo governo para facilitar o funcionamento do setor. A pesquisa evidencia que o planejamento tributário, os incentivos governamentais e o fortalecimento de cooperativas são estratégias importantes para reduzir custos, aumentar a formalização e melhorar a eficiência logística. Conclui-se que o desenvolvimento sustentável do setor depende da integração entre políticas públicas, infraestrutura adequada e ações estratégicas das empresas, visando consolidar um transporte mais competitivo e eficiente no Estado de Mato Grosso.

Palavras-chave: transporte; burocracia; tributação; infraestrutura; Mato Grosso.

Abstract: The transport sector in Mato Grosso plays a strategic role in the state's economy, being essential for the flow of agricultural production, regional integration, and socioeconomic development. However, companies face significant challenges related to bureaucracy, tax complexity, and road infrastructure limitations, which affect competitiveness, sustainability, and operational efficiency. This study aims to identify the main obstacles faced by entrepreneurs in the transport sector in the state, analyzing difficulties in company registration and legalization, the effects of the tax burden on their activities, and government measures to facilitate sector operations. The research highlights that tax planning, government incentives, and strengthening cooperatives are important strategies to reduce costs, increase formalization, and improve logistics efficiency. It is concluded that sustainable development in the sector depends on the integration of public policies, adequate infrastructure, and strategic actions by companies, aiming to consolidate a more competitive and efficient transport system in Mato Grosso.

Keywords: transport; bureaucracy; taxation; infrastructure; Mato Grosso.

INTRODUÇÃO

O setor de prestação de serviços de transportes exerce papel fundamental na economia do Estado de Mato Grosso, constituindo-se como elemento estratégico para a circulação de bens, produtos e pessoas. Sua atuação impacta diretamente a logística, o comércio, o escoamento da produção agropecuária e a integração regional, sendo essencial para a competitividade do agronegócio e para a conectividade entre municípios e regiões.

Mato Grosso, sendo um dos maiores produtores de grãos do país, depende de um sistema de transporte eficiente e organizado para garantir que suas mercadorias alcancem os centros de consumo e os portos de exportação em tempo hábil, assegurando o fluxo econômico e o fortalecimento das cadeias produtivas locais.

Apesar da relevância econômica, os empreendedores que atuam nesse segmento enfrentam uma série de desafios complexos, sobretudo relacionados às exigências burocráticas e à estrutura tributária do Estado. A abertura e a operação de empresas de transporte exigem atenção a normas legais, registros oficiais, licenças específicas e cumprimento de obrigações fiscais, muitas vezes configurando barreiras significativas à formalização de novos negócios.

A infraestrutura logística e viária do Estado apresenta limitações, como trechos de rodovias não pavimentadas, sinalização insuficiente e restrições ao transporte de cargas pesadas, fatores que aumentam os custos operacionais e impactam a competitividade das empresas.

No contexto tributário, os regimes aplicáveis ao setor apresentam características distintas que influenciam a rentabilidade das empresas. A escolha entre Simples Nacional, Lucro Presumido e a modalidade Transportador Autônomo requer análise criteriosa do perfil da empresa, do volume de serviços prestados e da natureza das atividades, sendo o planejamento tributário uma ferramenta essencial para a redução de custos, a formalização correta e a tomada de decisões estratégicas.

Além do mais, a adoção de tecnologias e sistemas de gestão logística, como o Conhecimento Eletrônico de Transporte (CT-e) e plataformas de gerenciamento de frota, se mostra cada vez mais relevante para garantir eficiência operacional, rastreabilidade e cumprimento das obrigações legais.

Diante desse cenário, torna-se essencial compreender de que maneira os desafios burocráticos, tributários e estruturais impactam o desempenho do setor de transportes em Mato Grosso e quais medidas podem ser implementadas para promover a formalização, a competitividade e o desenvolvimento sustentável das empresas.

Nesse sentido, o presente estudo tem como objetivo geral identificar os principais obstáculos enfrentados pelos empreendedores do setor, analisando especificamente as dificuldades na abertura e legalização de empresas, os efeitos da carga tributária sobre suas atividades e as políticas públicas implementadas para simplificar o funcionamento do segmento.

A problemática central que orienta esta pesquisa é: quais são os principais desafios burocráticos e tributários enfrentados pelas empresas do setor de transportes no processo de abertura e operação no Estado de Mato Grosso? Ao investigar essas questões, espera-se fornecer uma compreensão detalhada das barreiras existentes, contribuindo para a proposição de estratégias que possam aprimorar o ambiente de negócios, fortalecer o setor de transportes e consolidar a sua importância como motor do desenvolvimento econômico regional.

REFERENCIAL TEÓRICO

O Setor de Transportes em Mato Grosso

O setor de transportes em Mato Grosso é um dos pilares fundamentais da economia estadual, sobretudo por sua importância no escoamento da produção agropecuária. Sendo um dos maiores produtores de grãos do Brasil, como soja e milho, o Estado depende fortemente de uma logística eficiente para garantir que esses produtos cheguem aos portos e centros de consumo (Testa, 2024).

Quando a infraestrutura não acompanha o crescimento da produção, surgem gargalos logísticos que encarecem o frete, diminuem a competitividade e comprometem o ritmo das exportações. Por isso, a logística integrada ao transporte é peça-chave para o agronegócio. O fortalecimento da malha logística é pauta constante nos debates sobre desenvolvimento regional. O transporte rodoviário é a principal modalidade em operação no Estado, sendo utilizado tanto para o transporte de cargas quanto de passageiros (Vieira *et al.*, 2022).

A escolha desse modal está associada à grande extensão territorial e à falta de alternativas efetivas, como ferrovias e hidrovias bem integradas e em funcionamento pleno. Além disso, a localização central de Mato Grosso exige longos percursos até os portos, tornando o caminhão o principal meio de transporte de grãos e insumos (Testa, 2024).

No entanto, segundo Vieira *et al.* (2022) essa dependência exclusiva de rodovias representa um desafio, pois eleva os custos logísticos e aumenta o desgaste das estradas, conforme Meirelles (2018, p. 20) acrescenta que:

[...] a densidade da malha rodoviária pavimentada no país, que representa o percentual da extensão das rodovias brasileiras pavimentadas em relação ao total da área brasileira, é muito inferior à de países como Uruguai e México, com apenas 25,1% da densidade da malha rodoviária brasileira sendo pavimentada. [...] apenas 12,4% das rodovias brasileiras são pavimentadas, representando o percentual das extensões das rodovias brasileiras que são pavimentadas em relação à extensão total de rodovias brasileiras. Isto, aliado ao transporte de cargas pesadas por grandes distâncias em rodovias, acarreta uma pior

qualidade da infraestrutura rodoviária, tanto no trajeto entre as cidades quanto dentro das próprias áreas urbanas. Isto prejudica também o transporte rodoviário de passageiros, acarretando mais custos de manutenção, tanto para os transportadores de carga quanto para a população que utiliza carros nas cidades.

Apesar de sua relevância, a infraestrutura rodoviária de Mato Grosso ainda enfrenta sérias limitações. Muitos trechos são compostos por vias simples, sem acostamento, com sinalização deficiente e, em algumas regiões, sem pavimentação. Durante o período de chuvas, essas rodovias tornam-se praticamente intransitáveis, atrasando o escoamento da safra e provocando prejuízos ao produtor (Vieira *et al.*, 2022).

Mesmo com investimentos recentes em duplicações e melhorias, a expansão acelerada da produção exige um esforço constante em infraestrutura. A diversificação modal, com fortalecimento das ferrovias e hidrovias, surge como alternativa viável para melhorar a competitividade logística (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

O transporte de passageiros também representa um componente importante da mobilidade regional, principalmente nas cidades do interior e áreas rurais. Nesses locais, muitas vezes ele é o único meio acessível de deslocamento para trabalho, saúde ou educação (Lucena, 2022).

O transporte coletivo intermunicipal enfrenta problemas semelhantes aos do setor de cargas, como estradas ruins e falta de investimento. Em contrapartida, nas cidades maiores como Cuiabá e Várzea Grande, o transporte urbano conta com sistemas mais organizados, embora ainda aquém do ideal. A precariedade do serviço em diversas regiões estimula o crescimento de transportes clandestinos, agravando ainda mais os desafios do setor (Vieira *et al.*, 2022).

O perfil das empresas de transporte no Estado é caracterizado pela predominância de pequenos negócios e transportadores autônomos. Essa estrutura fragmentada mostra a descentralização do setor, com muitos profissionais atuando de forma individualizada, especialmente no transporte de cargas (Lucena, 2022).

Com estruturas simples e poucos recursos, essas empresas enfrentam dificuldades para investir em modernização, como na renovação de frota ou na aquisição de tecnologias. Apesar disso, possuem maior flexibilidade e adaptabilidade para atender demandas regionais e sazonais. Durante a safra, por exemplo, é comum a contratação temporária de autônomos para suprir a demanda do agronegócio (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Esse modelo, baseado na atuação de pequenos operadores, contribui para a competitividade, mas também apresenta vulnerabilidades, como a informalidade. Muitos motoristas atuam sem regularização ou acesso a direitos trabalhistas e previdenciários. Essa situação compromete tanto a qualidade dos serviços quanto a segurança dos trabalhadores (Lucena, 2022).

A ausência de capacitação técnica e suporte institucional limita o crescimento e a profissionalização do setor. Por isso, programas públicos que incentivem a formalização, o acesso a microcrédito e a criação de cooperativas têm se mostrado

fundamentais para a valorização desses profissionais (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

É importante dispor de acordo ainda com Daleaste, Favretto e Bernardy (2021). O setor de transportes está fortemente relacionado às estratégias de desenvolvimento regional. A expansão agrícola e a interiorização da produção impõem a necessidade de criar e ampliar corredores logísticos, ligando áreas produtivas a centros urbanos e terminais de exportação.

O surgimento de polos logísticos em municípios estratégicos, como Rondonópolis e Sinop, é resultado desse processo. Esses polos funcionam como centros de distribuição e de apoio logístico, facilitando o planejamento de rotas e o armazenamento temporário de cargas. Essa estrutura é essencial para aumentar a eficiência e diminuir os custos de transporte (Testa, 2024).

Com estruturas simples e poucos recursos, essas empresas enfrentam dificuldades para investir em modernização, como na renovação de frota ou na aquisição de tecnologias. Apesar disso, possuem maior flexibilidade e adaptabilidade para atender demandas regionais e sazonais. Durante a safra, por exemplo, é comum a contratação temporária de autônomos para suprir a demanda do agronegócio (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Esse modelo, baseado na atuação de pequenos operadores, contribui para a competitividade, mas também apresenta vulnerabilidades, como a informalidade. Muitos motoristas atuam sem regularização ou acesso a direitos trabalhistas e previdenciários. Essa situação compromete tanto a qualidade dos serviços quanto a segurança dos trabalhadores (Lucena, 2022).

Por outro lado, as grandes transportadoras contam com infraestrutura robusta, maior capital de investimento e acesso a tecnologias avançadas, como sistemas de rastreamento, gestão de frota e logística integrada. Essas empresas conseguem operar em larga escala, garantindo maior eficiência operacional, padronização dos serviços e maior segurança no transporte de cargas (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Destaca-se ainda que as mesmas estão geralmente inseridas em redes logísticas complexas, conectadas a terminais intermodais, portos e centros de distribuição nacionais e internacionais. No entanto, mesmo com essas vantagens, as grandes transportadoras enfrentam desafios relacionados à alta competitividade do setor, à pressão por redução de custos e à necessidade constante de inovação. Por fim, é mister destacar que a concentração de mercado também pode gerar tensões com pequenos operadores, especialmente quando há disputa por rotas ou contratos com grandes embarcadores (Lucena, 2022; Testa, 2024).

Desafios Burocráticos na Formalização

O processo de formalização no setor de transportes em Mato Grosso enfrenta desafios burocráticos significativos, que dificultam especialmente a atuação dos pequenos empreendedores. Um dos principais obstáculos é o excesso de documentos e etapas necessárias para o registro das empresas, o que torna o

processo lento e complexo (Testa, 2024). Com relação ao assunto, Campioli (2023, p. 22) dispõe que:

Para que qualquer produto seja transportado no Brasil, é necessário seguir certas regras previamente estabelecidas. Com os produtos perigosos, não seria diferente, a Resolução nº 5.998/22 foi definida pela ANTT com relação aos veículos que podem ser utilizados para o transporte desses produtos. Dentro dessa resolução está exposto que o transporte deve ser feito por veículos automotores ou elétricos que estejam classificados como “de carga” ou “misto”.

A burocracia envolvida não apenas consome tempo, mas também demanda conhecimento técnico, muitas vezes inacessível aos pequenos transportadores autônomos, que formam grande parte do setor. Além do mais, as licenças específicas para operar na área de transportes impõem exigências regulatórias adicionais. Agências como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e órgãos fiscais estaduais, como a Secretaria da Fazenda (Sefaz), possuem procedimentos próprios que precisam ser cumpridos para garantir a legalidade da operação (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Essas autorizações são fundamentais para assegurar a segurança, a fiscalização e a conformidade tributária, mas acrescentam uma camada extra de complexidade ao processo. Para pequenos empresários, o custo e o tempo envolvidos na obtenção dessas licenças podem ser impeditivos (Lucena, 2022).

Outro fator que dificulta a formalização é a demora nos trâmites burocráticos. Os órgãos públicos envolvidos no processo muitas vezes possuem limitações estruturais e operacionais, o que se traduz em lentidão na análise de documentos e concessão de registros (Meirelles, 2018).

Essa morosidade pode causar prejuízos financeiros e limitar a capacidade dos pequenos operadores de responder rapidamente às demandas do mercado. A falta de simplificação dos procedimentos impacta diretamente a competitividade e a sustentabilidade dos pequenos negócios no setor (Meirelles, 2018).

A complexidade burocrática também dificulta a adoção de tecnologias e inovações, pequenos empreendedores, já sobrecarregados com as exigências legais, encontram dificuldades para implementar sistemas modernos de gestão logística, como o *Transportation Management System* (TMS). Isso limita a eficiência operacional e impede o setor de evoluir para padrões mais competitivos e integrados, mantendo um ambiente marcado pela informalidade e fragilidade estrutural (Lucena, 2022).

O cenário burocrático, portanto, reflete-se em uma menor formalização e em um setor que, embora vital para o escoamento da produção agropecuária, continua marcado pela presença expressiva de autônomos e pequenas empresas informais (Lucena, 2022).

A formalização, quando alcançada, representa um passo importante para a melhoria das condições de trabalho, segurança jurídica e acesso a créditos, mas

o caminho para esse avanço ainda é permeado por barreiras regulatórias (Souza; Negri, 2023).

Somado a isso, a complexidade dos processos administrativos pode desestimular a profissionalização do setor e a busca por crescimento empresarial. Pequenos transportadores muitas vezes preferem atuar informalmente para evitar a burocracia, mesmo que isso acarrete riscos legais e limitantes econômicos. A falta de políticas públicas específicas para simplificar e agilizar a formalização prejudica a modernização e o fortalecimento do setor (Testa, 2024).

As grandes transportadoras, diante da complexidade regulatória e da burocracia que marcam o setor de transportes no Brasil, especialmente em estados como Mato Grosso, conseguem adotar estratégias mais eficazes para mitigar esses entraves (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Sua estrutura corporativa conta, em geral, com departamentos jurídicos e administrativos que atuam diretamente na gestão de documentos, licenças e exigências legais impostas por órgãos como a ANTT e a Sefaz. Essa capacidade de atendimento às exigências normativas permite que essas empresas mantenham a operação em conformidade legal, reduzindo riscos fiscais e operacionais (Lucena, 2022).

Segundo Lucena (2022), essa vantagem estrutural permite que grandes transportadoras ocupem uma posição de destaque no mercado formal, garantindo contratos de longo prazo com embarcadores e consolidando sua atuação em cadeias logísticas mais organizadas e tecnificadas.

Além do mais, essas empresas têm papel central na modernização e profissionalização do setor, especialmente ao investir em tecnologias de automação logística, renovação de frota e capacitação de motoristas. A implementação de sistemas como o Transportation Management System (TMS) e o uso de Inteligência Artificial para planejamento de rotas otimizadas são mais comuns entre grandes transportadoras, que buscam aumentar a eficiência e reduzir os custos operacionais (Lucena, 2022).

Conforme apontado por Testa (2024), a presença dessas empresas em polos logísticos estratégicos contribui para o desenvolvimento de infraestrutura regional, promovendo a integração entre áreas de produção agrícola e centros de distribuição. No entanto, essa modernização intensifica a diferença competitiva em relação aos pequenos operadores, que muitas vezes não conseguem acompanhar o ritmo de inovação e acabam relegados a nichos mais vulneráveis e informalizados da cadeia de transporte.

Outro ponto importante é o papel dessas empresas na redefinição das dinâmicas concorrenciais no setor. Em muitos casos, grandes transportadoras adotam modelos de subcontratação de autônomos e pequenas empresas para suprir demandas sazonais, especialmente durante o escoamento da safra agrícola. Embora esse modelo proporcione oportunidades de inserção no mercado para os pequenos, ele também pode reforçar relações assimétricas, em que os grandes agentes detêm o controle dos contratos, preços e prazos, enquanto os pequenos

assumem os maiores riscos e têm menos garantias legais (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Tal configuração reforça a necessidade de políticas públicas que equilibrem o ambiente competitivo, incentivando a formalização dos pequenos e promovendo maior equidade nas relações comerciais dentro do setor. Para superar esses desafios, é necessária uma articulação entre órgãos reguladores e o setor privado, visando simplificar processos e promover a capacitação dos pequenos empresários (Vieira *et al.*, 2022).

Iniciativas que reduzam a carga documental, facilitem o acesso às licenças e acelerem os trâmites administrativos podem aumentar a formalização e a competitividade do segmento. Destaca-se ainda que o uso de tecnologias digitais para a tramitação de documentos pode contribuir para a agilidade e a transparência dos processos (Vieira *et al.*, 2022).

A atuação das grandes transportadoras no Mato Grosso, embora positiva do ponto de vista da eficiência e do desenvolvimento logístico, também evidencia os desequilíbrios estruturais existentes entre diferentes perfis de operadores. Para que o setor avance de forma mais sustentável e inclusiva, é necessário que a modernização e o fortalecimento das grandes empresas caminhem junto com programas que promovam a integração dos pequenos transportadores ao mercado formal (Vieira *et al.*, 2022).

Isso inclui, além de incentivos financeiros e capacitação técnica, a reformulação dos processos burocráticos que atualmente dificultam o crescimento de operadores de menor porte e limitam sua atuação no mercado competitivo (Souza; Negri, 2023).

A capacitação também desempenha papel fundamental na superação da burocracia. Pequenos empresários e autônomos precisam de acesso a informações claras e orientação técnica para entender as exigências legais e cumprir os requisitos regulamentares. Programas de formação e suporte podem minimizar erros, evitar retrabalho e reduzir o tempo necessário para a regularização, tornando o processo mais acessível (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Tributação e Impactos no Setor de Transporte

A tributação constitui um dos fatores mais críticos que afetam a operação e a competitividade das empresas do setor de transporte em Mato Grosso. O transporte rodoviário de cargas, predominante no Estado devido à extensão territorial e à limitada diversificação modal, é particularmente sensível aos custos fiscais, que representam uma parcela significativa das despesas operacionais (Parisoto; Sornberger, 2017; Souza, 2022).

O setor é caracterizado por uma diversidade de perfis empresariais, desde pequenas transportadoras e autônomos até grandes operadores com infraestrutura robusta, o que gera impactos diferenciados da carga tributária sobre cada tipo de empresa (Souza, 2022).

Os regimes tributários existentes, como o Simples Nacional, o Lucro Presumido e o Lucro Real, oferecem alternativas distintas de tributação, cada uma com suas

vantagens e limitações. O Simples Nacional, por exemplo, é vantajoso para micro e pequenas empresas por reduzir a burocracia e simplificar o recolhimento de tributos, mas pode impor limitações em termos de faturamento e investimentos (Parisoto; Sornberger, 2017).

Já o Lucro Presumido e o Lucro Real permitem maior flexibilidade e planejamento fiscal, porém exigem maior capacidade administrativa e técnica, o que muitas pequenas empresas não possuem. Assim, a escolha inadequada do regime tributário pode resultar em pagamentos excessivos, penalidades e redução da margem de lucro, afetando diretamente a sustentabilidade do negócio (Parisoto; Sornberger, 2017; Souza, 2022).

A complexidade da legislação estadual e a multiplicidade de obrigações acessórias aumentam a burocracia e elevam os custos indiretos das empresas. Cada operação de transporte envolve a emissão de documentos fiscais, controle de notas e relatórios periódicos que demandam tempo e recursos, especialmente para pequenas transportadoras e transportadores autônomos que não contam com departamentos administrativos estruturados (Souza, 2022).

Essa dificuldade pode levar à informalidade, com motoristas e empresas operando sem registro adequado, o que compromete a segurança, a qualidade do serviço prestado e a arrecadação tributária do Estado. Os impactos econômicos da tributação se refletem diretamente no preço do frete e na competitividade das empresas (Parisoto; Sornberger, 2017).

Transportadoras que não conseguem planejar adequadamente seus tributos enfrentam aumento nos custos operacionais, tornando-se menos competitivas frente a grandes empresas capazes de absorver esses custos ou otimizar sua carga tributária por meio de planejamento estratégico (Souza, 2022; Parisoto; Sornberger, 2017).

O planejamento tributário surge, portanto, como ferramenta fundamental para a redução da carga fiscal, organização do fluxo financeiro e melhoria da eficiência operacional, permitindo que empresas de todos os portes se mantenham competitivas e sustentáveis (Souza, 2022).

Após a apresentação dos três regimes de tributação, tornou-se possível a realização de uma demonstração de resultado comparativa (ver Apêndice A), de modo que, estimando-se as receitas com base no faturamento do ano de 2016 e considerando um custo dos serviços de 60%, obteve-se, ao final do exercício vigente, os lucros operacionais para cada regime de tributação, sendo: R\$ 42.615,28 pelo Simples Nacional, R\$ 41.986,77 no Lucro Presumido e R\$ 45.967,32 na modalidade Transportador Autônomo. Dados os lucros operacionais encontrados, o regime com menor carga tributária é o Transportador Autônomo, levando em consideração que a empresa possui apenas um caminhão em sua logística. Entretanto, essa modalidade apresenta desvantagens, como os impostos referentes ao INSS e ao SEST/SENAT, que são recolhidos pelas tomadoras de serviço

e podem, por sua vez, não ser repassados aos cofres públicos, gerando sérios transtornos futuros para o transportador. Outra desvantagem é o fato de a empresa prestar parcela significativa de seus serviços a produtores rurais, o que exige a utilização do Conhecimento Eletrônico de Transporte (CT-e), acarretando custos adicionais para formalização dessas operações. No regime do Simples Nacional, as vantagens para a empresa incluem a tributação de toda a receita por meio de uma única alíquota, redução das despesas trabalhistas e a dispensa da contribuição sobre a base de cálculo de 20% do INSS. Entretanto, caso a empresa exerça atividades secundárias, como operador logístico, a incidência de ICMS aumenta consideravelmente a carga tributária, tornando o Simples Nacional menos atrativo, obrigando a migração para o Lucro Presumido, como ocorreu na empresa transportadora analisada. Embora as vantagens do regime Transportador Autônomo sejam evidentes, é necessário analisar os objetivos do empresário antes de optar pelo regime tributário mais adequado, considerando custo/benefício. Conforme apresentado na demonstração de resultado, o Lucro Presumido se mostra menos vantajoso para a entidade devido à maior incidência de impostos e ao aumento do INSS patronal, sendo que a única vantagem seria a isenção de ICMS para produtos de exportação, como a soja em grãos, que representa a maior parte dos produtos transportados pela empresa. Dessa forma, após a comparação dos regimes de tributação aplicáveis ao setor de transporte, destaca-se a importância do planejamento tributário para empresas de pequeno porte. Quando realizado corretamente, o planejamento tributário permite analisar informações com precisão, definir limites adequados para cada regime fiscal, reduzir a carga de impostos e apoiar a tomada de decisões estratégicas (Parisoto; Sornberger, 2017, p.14).

A demonstração de resultado comparativa indica que, entre os regimes analisados, o Transportador Autônomo apresenta o maior lucro operacional (R\$ 45.967,32), seguido pelo Simples Nacional (R\$ 42.615,28) e pelo Lucro Presumido (R\$ 41.986,77). Esses resultados evidenciam que, considerando apenas os lucros, o regime Transportador Autônomo seria o mais vantajoso para uma empresa com estrutura reduzida, como aquela que possui apenas um caminhão (Parisoto; Sornberger, 2017).

No entanto, o texto ressalta desvantagens significativas dessa modalidade. Entre elas, destaca-se a dependência de recolhimentos feitos por tomadores de serviço, como INSS e SEST/SENAT, que podem não ser efetivamente repassados aos cofres públicos, gerando potenciais problemas legais futuros. Além do mais, ao prestar serviços a produtores rurais, a empresa precisa utilizar o Conhecimento Eletrônico de Transporte (CT-e), o que implica custos adicionais para formalizar a operação (Parisoto; Sornberger, 2017).

Quanto ao Simples Nacional, o regime oferece vantagens como tributação simplificada sobre toda a receita em uma única alíquota, redução de encargos

trabalhistas e dispensa da contribuição sobre 20% do INSS. Contudo, caso a empresa amplie suas atividades, por exemplo, atuando como operador logístico, a incidência de ICMS aumenta, tornando esse regime menos atrativo e, frequentemente, obrigando a migração para o Lucro Presumido, como ocorreu no caso analisado (Souza, 2022).

O Lucro Presumido, apesar de possibilitar isenções de ICMS sobre produtos de exportação, como a soja em grãos, apresenta desvantagens importantes, como maior incidência de impostos e aumento do INSS patronal, tornando-o menos vantajoso para pequenas empresas de transporte (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Os autores concluem que, independentemente do regime escolhido, a decisão deve considerar os objetivos do empresário, a estrutura da empresa e os custos adicionais associados. Assim, reforça-se a importância do planejamento tributário, que permite analisar corretamente as informações, definir limites adequados para cada regime fiscal, reduzir a carga de impostos e apoiar a tomada de decisões estratégicas (Parisoto; Sornberger, 2017).

Destaca-se ainda que a tributação influencia a estruturação e modernização do setor. Empresas menores muitas vezes não conseguem investir em frota, tecnologia ou capacitação devido à pressão tributária, enquanto grandes transportadoras conseguem adotar sistemas avançados de gestão logística, rastreamento de cargas e otimização de rotas, aumentando a eficiência e a segurança no transporte (Lucena, 2022; Testa, 2024).

Essa diferença estrutural acentua a desigualdade no setor, criando desafios adicionais para a inclusão de pequenos empreendedores no mercado formal e competitivo. Portanto, compreender a tributação e seus impactos é essencial para o desenvolvimento do setor de transporte em Mato Grosso. Estratégias de planejamento tributário, combinadas com políticas públicas voltadas à simplificação fiscal, incentivo à formalização e suporte técnico a pequenas empresas, são fundamentais para reduzir barreiras, estimular investimentos e aumentar a competitividade do setor (Vieira *et al.*, 2022).

Medidas desse tipo não apenas fortalecem as empresas individualmente, mas também contribuem para a eficiência logística do Estado, beneficiando o agronegócio, a economia regional e a população como um todo (Parisoto; Sornberger, 2017; Souza, 2022).

Ações Governamentais e Incentivos

O desenvolvimento do setor de transporte em Mato Grosso não depende apenas da iniciativa privada, mas também de ações governamentais e políticas públicas que busquem melhorar a infraestrutura, reduzir barreiras burocráticas e incentivar a competitividade das empresas (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

O governo estadual, em parceria com órgãos federais, tem promovido medidas que visam tanto a modernização da malha logística quanto o fortalecimento das empresas que operam no transporte de cargas e passageiros (Souza; Negri, 2023; Vieira *et al.*, 2022).

Entre as principais iniciativas, destacam-se investimentos em rodovias estratégicas, duplicações de trechos críticos e melhorias em sinalização e pavimentação, especialmente em corredores que conectam áreas agrícolas a portos e centros de distribuição. Essas ações contribuem para reduzir os custos de transporte, aumentar a segurança e permitir maior previsibilidade nas operações logísticas (Meirelles, 2018; Testa, 2024).

A melhoria da infraestrutura não apenas beneficia grandes transportadoras, mas também possibilita que pequenas empresas e transportadores autônomos operem de forma mais eficiente, diminuindo perdas e atrasos. Outra estratégia adotada envolve incentivos fiscais e programas de formalização. A simplificação de processos tributários, o acesso a regimes especiais e o planejamento tributário orientado por órgãos públicos têm permitido que empresas do setor reduzam a carga fiscal e aumentem sua competitividade (Souza; Zanin, 2022; Parisoto; Sornberger, 2017).

O Programa de Desenvolvimento Industrial e Comercial de Mato Grosso (Prodeic) teve papel significativo no fortalecimento do setor de transportes do Estado, sobretudo ao oferecer incentivos fiscais que reduziram a carga tributária incidente sobre empresas do setor. Ao postergar ou reduzir o pagamento do ICMS sobre bens, serviços e insumos necessários para investimentos produtivos, o programa permitiu que transportadoras e empresas relacionadas ao segmento de logística pudessem direcionar recursos financeiros para a modernização de suas operações, aquisição de equipamentos e expansão de frota, aumentando a eficiência e a competitividade do setor (Vieira; Grasel, 2018).

Importante destacar ainda que a priorização de cadeias produtivas relacionadas à metalmeccânica e aos materiais de transporte dentro do Prodeic favoreceu diretamente empresas de transporte e fornecedores de infraestrutura logística, incentivando a renovação tecnológica e a melhoria da qualidade dos serviços prestados. (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Essa política também estimulou o aumento da formalização empresarial, uma vez que o acesso aos benefícios fiscais exigia regularidade junto à Fazenda estadual e cumprimento de normas ambientais, o que contribuiu para maior segurança jurídica e operacional para as transportadoras (Vieira; Grasel, 2018).

Em 2003, o Prodeic – programa estatal ad hoc que foi usado como estudo de caso no trabalho em curso –, visando contribuir para o desenvolvimento econômico de Mato Grosso, passou a vigorar com a proposta de oferecer incentivos fiscais a empreendedores dispostos a investir no Estado. A justificativa seria que, com isso, regiões atrasadas se desenvolveriam, ocorreria uma maior verticalização da economia local, de grande produtividade nos ramos agrícolas e pecuários, e o dinamismo da economia regional seria potencializado, trazendo, assim, muito mais benefícios do que custos fiscais para o erário e a população do Estado. Auferimos que o programa, entre 2003 e 2014, teve um custo financeiro muito maior do que o planejado pelo Estado,

seus resultados em termos de emprego foram nulos – em termos de causa e efeito e em se comparando as metas previstas e as realizadas –, e as regiões do Estado de Mato Grosso mais defasadas em relação às outras em termos de PIB, passados doze anos de vigência do programa, mantiveram-se, ao cabo, em situação idêntica. Com escopo nos dados e nas informações recolhidas, demonstramos que a magnitude dos efeitos do programa no produto interno estadual foi reduzida aos locais já dotados de infraestrutura e fatores de produção favoráveis ao desenvolvimento econômico. A alternativa documentada na literatura, inclusive referenciada por experiências alhures, recomenda que inversões diretas do governo tendem a produzir resultados mais satisfatórios e de forma horizontal e equânime no ambiente econômico, haja vista que os gastos em estradas, pontes, educação técnica e segurança pública, por exemplo, aumentam a competitividade regional de modo mais eficiente, e, por conseguinte, atraem justamente investimentos, geram empregos e provocam desenvolvimento de regiões atrasadas (Vieira; Grasel, 2018, p. 363).

O impacto do programa foi intensificado ao longo dos anos, principalmente a partir de 2011, quando o número de empresas beneficiadas cresceu de forma significativa, chegando a 788 em 2014. A renúncia fiscal efetiva, estimada em valores superiores a R\$ 1 bilhão anuais nos últimos anos, permitiu que os recursos economizados fossem aplicados no crescimento e na consolidação do setor de transportes, fomentando a geração de emprego, aumento da renda e melhoria na competitividade estadual (Vieira; Grasel, 2018).

Embora a execução e gestão do Prodeic tenham enfrentado limitações, como inconsistências nos dados e atrasos no controle orçamentário, o programa proporcionou uma base de estímulo econômico que favoreceu o desenvolvimento do setor de transportes em Mato Grosso, promovendo tanto a expansão da infraestrutura quanto a profissionalização e formalização das empresas atuantes na região (Vieira; Grasel, 2018).

Tais medidas são fundamentais para pequenas transportadoras, que muitas vezes enfrentam dificuldades em lidar com a complexidade tributária, e para autônomos, que podem optar por regimes simplificados e regularizar suas atividades. O fortalecimento de cooperativas de transporte tem sido incentivado como forma de aumentar a competitividade e a capacidade de investimento das empresas menores (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Estudos sobre cooperativas no setor de transporte de cargas demonstram que a união de operadores permite a negociação coletiva de contratos, redução de custos operacionais, compartilhamento de tecnologia e melhoria da gestão logística (Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

Essas ações colaborativas, quando apoiadas por políticas públicas, tornam-se instrumentos importantes para a profissionalização e a sustentabilidade do setor. O uso de tecnologias de gestão, como o Transportation Management System (TMS),

também vem sendo estimulado como ferramenta de modernização. Sistemas desse tipo permitem melhor controle das operações, otimização de rotas, monitoramento de frota e redução de custos, além de aumentar a segurança no transporte de cargas, incluindo produtos perigosos (Lucena, 2022; Campioli, 2023).

Incentivos governamentais que promovam a capacitação tecnológica e o acesso a tais sistemas contribuem para a competitividade das empresas, independentemente de seu porte. Portanto, as ações governamentais e incentivos representam um conjunto de medidas que buscam reduzir os obstáculos enfrentados pelo setor de transporte em Mato Grosso, integrando políticas de infraestrutura, incentivos fiscais, apoio à formalização e estímulo à inovação tecnológica (Campioli, 2023).

Tais iniciativas são fundamentais não apenas para a eficiência logística e redução de custos, mas também para fortalecer a competitividade regional, garantindo que o transporte de cargas e passageiros atenda às demandas do agronegócio, do comércio e da população em geral (Souza; Negri, 2023; Vieira *et al.*, 2022; Daleaste; Favretto; Bernardy, 2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O setor de transporte em Mato Grosso exerce papel estratégico na economia estadual, sendo essencial para o escoamento da produção agropecuária, a integração regional e o desenvolvimento socioeconômico. No entanto, as empresas que atuam nesse segmento enfrentam desafios significativos relacionados à burocracia, à complexidade tributária e às limitações da infraestrutura rodoviária, fatores que impactam diretamente a competitividade, a sustentabilidade e a eficiência operacional.

A análise dos obstáculos burocráticos evidenciou que a abertura e a legalização de empresas exigem múltiplas exigências legais, configurando barreiras importantes, especialmente para pequenos empreendedores e transportadores autônomos.

De forma semelhante, a tributação sobre o transporte de cargas e passageiros representa um custo relevante para as empresas, tornando essencial o planejamento tributário para reduzir despesas e assegurar a continuidade dos negócios. As ações governamentais e incentivos identificados na pesquisa demonstram que políticas públicas, como investimentos em infraestrutura, programas de formalização, incentivos fiscais e estímulo à utilização de tecnologias de gestão logística, contribuem para a mitigação dos desafios enfrentados pelo setor e para a melhoria da competitividade das empresas.

O fortalecimento de cooperativas e a profissionalização de transportadores autônomos também surgem como estratégias importantes para aumentar a organização, a segurança e a eficiência operacional. Diante desse cenário, conclui-se que o desenvolvimento sustentável do setor de transporte em Mato Grosso depende da atuação conjunta entre governo e iniciativa privada, combinando

infraestrutura adequada, políticas de incentivo, suporte técnico e planejamento estratégico.

Medidas que promovam a simplificação tributária, o acesso a tecnologias e a capacitação profissional podem reduzir as barreiras enfrentadas por empreendedores, fortalecendo o setor e contribuindo para o crescimento econômico do Estado. Por fim, a pesquisa reforça a necessidade de continuidade no estudo das políticas públicas voltadas ao transporte, a fim de identificar novas estratégias de incentivo, redução de custos e modernização logística, consolidando um setor de transporte mais eficiente, competitivo e sustentável em Mato Grosso.

REFERÊNCIAS

- CAMPIOLLI, Amanda Júlia. **Uma análise da segurança do transporte rodoviário de produtos perigosos em Santa Catarina**. 2023. 67 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Departamento de Ciências da Administração, Florianópolis, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/252847/TCC.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 01 ago. 2025.
- DALEASTE, J.; FAVRETTO, J.; BERNARDY, R.J. **Fatores de Competitividade das Cooperativas de Transporte de Cargas do Oeste Catarinense**. GEPROS. Gestão da Produção, Operações e Sistemas, v. 15, n. 1, p. 273-299, 2021. DOI 10.15675/gepros.v15i1.2328
- LUCENA, Isabelle Barbosa Evangelista. **Análise dos impactos de inserir o Transportation Management System (TMS) nas atividades diárias de um operador logístico**. 2022. 54 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal de Mato Grosso, Faculdade de Engenharia, Campus Universitário de Várzea Grande, Cuiabá, 2022. Disponível em: https://bdm.ufmt.br/bitstream/1/2671/1/TCC_2022_Isabelle%20Barbosa%20Evangelista%20Lucena.pdf. Acesso em: 02 ago. 2025.
- MACHADO, Luiz Antônio Fernandes; SOUSA JÚNIOR, Paulo Sérgio de. **Levantamento do estado atual da multimodalidade da região Centro-Oeste do Brasil**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia de Transportes) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, Goiânia, 2021. Disponível em: https://repositorio.ifg.edu.br/bitstream/prefix/789/1/tcc_%20Luiz%20Antonio%20e%20Paulo%20Sergio.pdf. Acesso em: 20 set. 2025.
- MEIRELLES, Gabriel Fernandes. **Modelo de análise de custos de transporte: transporte de soja do Mato Grosso ao Porto de Santos**. 2018. 81 f. Projeto de Graduação (Bacharelado em Engenharia de Produção) – Universidade de Brasília, Faculdade de Tecnologia, Departamento de Engenharia de Produção, Brasília, 2018. Disponível em: https://bdm.unb.br/bitstream/10483/22951/1/2018_GabrielFernandesMeirelles_tcc.pdf. Acesso em: 29 jul. 2025.

PARISOTO, Maiara; SORNBERGER, Geovane Paulo. Impacto dos tributos sobre o transporte rodoviário de cargas no Estado de Mato Grosso – um estudo de caso. **Revista Contabilidade & Amazônia**, v. 10, n. 1, p. 52–72, 2017. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/rca/article/view/6682>. Acesso em: 25 set. 2025.

SOUZA, Ronivalter de; NEGRI, Silvio Moises. Infraestruturas de logística e transporte em Mato Grosso: uma leitura geográfica. **Scientific Electronic Archives**, v. 16, n. 3, p. 49–59, Mar. 2023. Disponível em: <https://sea.ufr.edu.br/SEA/article/view/1677>. Acesso em: 28 jul. 2025. DOI: <http://dx.doi.org/10.36560/16320231677>

SOUZA, Nathalie Oliveira Molina de; ZANIN, Antônio. **A utilização do planejamento tributário para redução da carga tributária**. 2022. 78 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2022. Disponível em: https://repositorio.ufms.br/bitstream/123456789/5536/1/TCC%20Nathalie_Oliveira_Molina_de_Souza.pdf. Acesso em: 18 set. 2025.

TESTA, Thalita Aparecida da Cruz. **Modelo matemático para determinação do volume exportado de soja do Estado de Mato Grosso pelos principais portos brasileiros**. 2024. 63 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal de Mato Grosso, Faculdade de Engenharias, Campus Universitário de Várzea Grande, Cuiabá, 2024. Disponível em: https://bdm.ufmt.br/bitstream/1/4531/1/TCC%20_THALITA_A_C_TESTA.pdf. Acesso em: 27 jul. 2025.

VIEIRA, A. N. D. C *et al.* Uma reflexão sobre a importância do modal rodoviário na economia de Mato Grosso no período de 1979 a 2022. **Revista Brasileira de Transportes**, 2(1), 86–121. <https://doi.org/10.12660/rbt.v2n1.2022.85571>

VIEIRA, Fernando Souza de; GRASEL, Dirceu. **Os incentivos fiscais e suas contribuições para o desenvolvimento econômico: o caso do Programa de Desenvolvimento Industrial e Comercial de Mato Grosso (Prodeic) de 2003 a 2014**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), dez. 2018. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/665>. Acesso em: 22 set. 2025.