

TRATAMENTOS TRIBUTÁRIOS DIFERENCIADOS EM SANTA CATARINA: ESTUDO COMPARATIVO ENTRE IMPORTAÇÕES DE INSUMOS INDUSTRIAIS COM E SEM A UTILIZAÇÃO DO TTD 410

Aloisio Kochhann Trikeis
Kochhann30@unesc.net

Orientadora: Prof. Dra. Izabel Regina de Souza
Graduando em Administração de Empresas/Comércio Exterior
Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC

RESUMO

O comércio exterior brasileiro apresentou corrente de comércio de US\$ 599,9 bilhões em 2024, com o estado de Santa Catarina respondendo por cerca de 12,85% do total importado pelo país nesse período. Nesse contexto, a complexidade tributária incidente sobre as operações de importação estimula os estados a adotarem benefícios fiscais, com destaque para os Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs) instituídos pelo governo catarinense para reduzir a carga do ICMS sobre importações realizadas por meio de seus portos e aeroportos. Este trabalho tem como objetivo analisar os efeitos da utilização dos benefícios fiscais em um processo de importação em comparação a uma operação sem incentivos, evidenciando vantagens e desvantagens que orientem a escolha do importador. Caracterizou-se como pesquisa descritiva e qualitativa, desenvolvida por meio de estudo de caso com dados reais de uma empresa comercial importadora de Santa Catarina. Foram simulados quatro cenários de importação de insumo industrial, 54 toneladas desembaraçadas pelo Porto de Itajaí, combinando as modalidades por conta própria e por conta e ordem de terceiros, com e sem a utilização do TTD 410, todos sob o regime de Lucro Real. Os resultados demonstraram que a utilização do benefício fiscal proporcionou redução de até 12,04% no custo unitário de importação. O cenário de menor custo foi a importação por conta própria com TTD 410, com custo unitário de R\$ 12.901,30 por tonelada, enquanto a conta e ordem sem TTD 410 registrou o maior custo, de R\$ 14.954,69 por tonelada, resultando em diferença total de R\$ 110.883,06 entre os extremos analisados.

Palavras-chave: Benefícios Fiscais. Comércio Exterior. Importação. TTD 410.

1 INTRODUÇÃO

O comércio internacional é um dos principais indicadores de desenvolvimento econômico de um país, sendo responsável por integrar países a cadeias globais de produção e de consumo. No caso do Brasil, a dinâmica do comércio exterior, principalmente a partir do período pós-guerra (segunda guerra mundial), evidencia oscilações entre fases de crescimento e de crise, onde as exportações e importações desempenharam um papel fundamental para o crescimento econômico. (Sarquis, 2011).

Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), nos últimos anos o comércio exterior brasileiro vem apresentando evolução em termos de participação na economia nacional. No ano de 2015 a corrente de comércio (soma das

importações e exportações realizadas) foi de US\$359,9 bilhões, enquanto dados de 2024 indicam que o valor atingido foi de US\$599,9 bilhões, representando assim uma elevação aproximada de 66,7% no período. Esse crescimento demonstra a intensificação das relações comerciais do Brasil com o mercado internacional, evidencia a relevância do setor para a dinâmica do Produto Interno Bruto nacional e também reflete a importância das importações como instrumento de acesso a bens, serviços e tecnologias que não são produzidos em território nacional (Brasil, 2025).

A evolução da participação do comércio exterior na economia nacional traz à tona um aspecto crucial para a análise de viabilidade de operações de importação: a tributação. A entrada de bens e serviços estrangeiros no país está sujeita a tributações que estão previstas em um conjunto amplo e complexo de leis, normas e regulamentos que servem para definir a forma como ocorre o recolhimento de impostos e outras taxas. A carga tributária incidente nas importações no Brasil é composta principalmente pelo Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), PIS/PASEP-Importação e COFINS-Importação, além da incidência do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) (Sousa et al., 2024).

Segundo Dagostin (2011), a complexidade tributária incidente sobre as operações de comércio exterior no Brasil estimula estados a adotarem benefícios fiscais próprios voltados à atração de empresas importadoras e ao fortalecimento de suas cadeias logísticas e industriais. Nesse contexto, conforme dados da ferramenta Comex Stat (2025), o estado de Santa Catarina tem destaque no cenário nacional de importações, respondendo por cerca de 12,85% do total importado pelo país em 2024.

Dentre os benefícios fiscais adotados por Santa Catarina, podem ser destacados como principais para as operações de importação os Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs) TTD 409, TTD 410 e TTD 411, que representam os principais mecanismos de incentivo às atividades portuárias no estado. Esses regimes permitem que a carga tributária do ICMS incidente sobre as importações seja reduzida por meio de formas como o diferimento ou o crédito presumido (Santa Catarina, 2019). A existência desses benefícios fortalece a competitividade das empresas importadoras presentes no estado de Santa Catarina e consolida os portos catarinenses como importantes portas de entrada de mercadorias estrangeiras, além de atrair também investimentos e aumentar o volume de operações realizadas (Dagostin, 2011; Oliveira; Petri, 2024).

A partir desse cenário surge o problema de pesquisa que orienta este estudo: *quais são os efeitos da utilização de benefícios fiscais nas operações de importação realizadas em Santa Catarina em comparação às operações realizadas sem os incentivos tributários?*

A relevância do tema é justificada tanto sob a perspectiva prática, quanto sob a ótica acadêmica. Na prática, compreender os impactos gerados dentro das operações pelo uso dos benefícios fiscais é essencial para que empresas possam adotar estratégias mais eficientes na gestão tributária e logística, reduzindo assim custos e riscos, e aumentando a competitividade em um ambiente fiscal complexo e oneroso. A análise se torna ainda mais valiosa em contextos regionais, como o de Santa Catarina, onde os incentivos fiscais exercem um papel determinante na atração de investimentos e consolidação do estado como um dos principais polos de comércio exterior do país. Sob a perspectiva acadêmica, a análise comparativa contribui para a ampliação da literatura sobre a tributação e o uso de incentivos fiscais no comércio internacional, ao integrar aspectos legais, operacionais e econômicos que influenciam diretamente a competitividade das importações.

O objetivo geral do trabalho é analisar os efeitos da utilização dos benefícios fiscais em um processo de importação em comparação a uma operação sem incentivos, a fim de evidenciar vantagens e desvantagens que orientem a escolha do importador. Para que esse propósito seja alcançado, serão observados objetivos específicos como: descrever modalidades de importação previstas na legislação brasileira, identificar vantagens e desvantagens de cada

modalidade, apresentar estudo de caso de operações realizadas com e sem benefícios fiscais e comparar os resultados obtidos, destacando limitações e pontos críticos sob os aspectos operacional, financeiro e legal.

A estrutura deste trabalho está organizada em cinco capítulos. O primeiro corresponde à introdução, contendo a contextualização, problematização, justificativa, objetivos e estrutura. O segundo capítulo apresenta a revisão da literatura, abordando o referencial teórico e fundamentos legais relacionados ao comércio exterior e aos benefícios fiscais. O terceiro capítulo expõe a metodologia utilizada, detalhando o estudo e o processo de coleta e análise de dados. O quarto capítulo apresenta os resultados obtidos e a análise comparativa das operações estudadas. O quinto e último capítulo traz conclusões obtidas, destacando as contribuições, limitações e sugestões para futuras pesquisas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Um dos pilares centrais da economia contemporânea é o comércio internacional, que impulsiona o crescimento econômico e a integração produtiva entre os países. As relações comerciais entre nações não representam somente uma via de ampliação de mercados, mas também um mecanismo de incentivo à eficiência produtiva, refletindo diretamente na difusão de tecnologias e geração de renda (Sarquis, 2011).

No âmbito das transações internacionais, se faz necessária a padronização de certas práticas comerciais e contratuais, para que seja garantida a segurança e previsibilidade às partes envolvidas, um exemplo de padronização são os Incoterms, que fazem parte de um conjunto de normas estabelecidas pela Câmara de Comércio Internacional (CCI) e reconhecidas globalmente, definindo as responsabilidades envolvidas na negociação de comércio exterior (Cánovas, 2020).

Além das normas estabelecidas para segurança das negociações, as operações de importação ainda envolvem uma complexa estrutura tributária, portanto, as operações de comércio exterior no Brasil estão sujeitas à incidência de diversos tributos federais, taxas e impostos de competência estadual. A complexidade envolvida nesta etapa das operações reforça a necessidade da gestão estratégica neste aspecto por parte das empresas importadoras (Brasil, 2024).

A partir da estrutura tributária, se faz essencial o papel dos estados na formulação de políticas fiscais a fim de atrair investimentos. Em Santa Catarina por exemplo, o governo estadual implementou Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs), com destaque para os TTDs 409, 410 e 411, que proporcionam benefícios fiscais a importações realizadas por meio dos portos e aeroportos localizados em seu território, permitindo redução na carga tributária do ICMS, proporcionando maior competitividade para empresas importadoras localizadas no estado (SCPAR, 2024).

2.1 COMÉRCIO INTERNACIONAL E CONTEXTO GLOBAL

O comércio internacional representa um dos pilares do desenvolvimento econômico nos dias atuais, possibilitando a integração de países às cadeias globais de produção e também de consumo, além de facilitar o acesso a tecnologias inovadoras. A literatura econômica demonstra que as trocas comerciais entre nações tendem a impulsionar o crescimento e produtividade, no entanto, seus efeitos dependem das condições estruturais de cada país (Sarquis, 2011).

A Organização Mundial de Comércio (OMC), reforça ainda que o comércio internacional constitui uma das principais forças para o crescimento econômico e aumento da

produtividade global ao estimular a inovação e a difusão de tecnologias através das fronteiras. Além disso, com a crescente interdependência das economias, é reforçada a necessidade de políticas comerciais abertas e previsíveis, capazes de promover desenvolvimento inclusivo e sustentável (*World Trade Organization*, 2024).

Ainda de acordo com o estudo de Sarquis (2011), as teorias clássicas do comércio, baseadas em vantagens comparativas, apesar de sua simplicidade, contém uma mensagem fundamental que mostra que o comércio induz processos que podem tornar as economias mais eficientes de maneira mútua, com o mais alto padrão de produção e de consumo e que, com o passar do tempo, essas teorias clássicas evoluíram para concepções mais dinâmicas, onde fatores como capacitação tecnológica e inovação passam a determinar o grau de competitividade entre as economias e a intensidade dos benefícios obtidos a partir das trocas internacionais.

No contexto brasileiro, dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), mostram que o comércio internacional tem se mostrado elemento essencial para o crescimento econômico e inserção competitiva do país em cadeias globais de valor com forte presença das exportações de commodities e importações de bens de maior valor agregado. Em 2024, as exportações brasileiras totalizaram aproximadamente US\$337 bilhões, compostas majoritariamente por petróleo bruto, soja em grãos e minérios de ferro. Em contrapartida, as Importações do mesmo período totalizaram cerca de US\$ 262 bilhões, concentradas principalmente em combustíveis refinados, máquinas e equipamentos e produtos químicos, evidenciando a dependência nacional de insumos industriais e tecnológicos provenientes do exterior (Brasil, 2024)

2.1.1 Conceitos Fundamentais do Comércio Internacional

O conjunto de atividades práticas relacionadas à compra e venda de bens e serviços entre residentes ou empresas de países distintos, envolvendo aspectos legais, cambiais, aduaneiros e logísticos pode ser classificado como comércio exterior, neste sentido são compreendidas tanto operações de importação, como operações de exportação, regidas por normas e práticas internacionais consolidadas e influenciadas diretamente por políticas econômicas internas e externas. As operações de importação e exportação são instrumentos chave dentro da política comercial dos países, com exportações gerando divisas e tornando a economia dinâmica, ao mesmo tempo em que as importações compensam necessidades tecnológicas, produtivas e de consumo do mercado interno (Oliveira, 2021).

O avanço da globalização nas últimas décadas traz consigo não somente o aumento no fluxo comercial entre as nações, mas também a necessidade da coordenação e integração entre países e blocos econômicos como forma de enfrentar os desafios do comércio internacional (Sarquis, 2011). Esse fato evidencia o crescimento da interdependência entre as nações, tornando assim, de extrema necessidade a utilização de estruturas normativas e institucionais multilaterais capazes de regular negociações internacionais, garantindo, de certa forma, previsibilidade nas operações de comércio exterior. Para que sejam elaboradas e aplicadas tais regulamentações, organismos como a Organização Mundial do Comércio definem os princípios e regras que orientam o comércio internacional. Além da regulamentação realizada por organizações multilaterais, cada país possui conjuntos de legislações, procedimentos, órgãos intervenientes e anuentes distintos aplicados aos procedimentos de comércio exterior. (Oliveira, 2021).

Um exemplo de regulamentação multilateral aplicada a processos de importação e exportação são os *Incoterms* (Termos Comerciais Internacionais), que consistem em um conjunto de regras publicadas pela Câmara de Comércio Internacional (CCI), a fim de definir as responsabilidades tanto do comprador como do vendedor em negociações internacionais, englobando aspectos como transporte, seguro de carga, desembaraço aduaneiro, além dos riscos

pertinentes ao processo, de modo a evitar imprecisões contratuais (Universidade de Brasília, 2022).

Os termos se dividem em quatro grupos (E, F, C e D), organizados segundo o grau de responsabilidade assumida pelo vendedor, variando desde o EXW (*Ex Works*), no qual o vendedor disponibiliza a mercadoria em seu estabelecimento e o comprador assume todos os custos e riscos, até termos como FOB (*Free On Board*) e CIF (*Cost Insurance and Freight*), amplamente utilizados no comércio exterior onde há divisão de responsabilidades entre as partes (Brasil, 2024)

A correta utilização dos *Incoterms* é essencial para garantir a clareza contratual e definir as responsabilidades logísticas e financeiras nas negociações internacionais, e para que essas operações aconteçam de forma segura e de acordo com as normas internacionais, se faz necessária a emissão de uma série de documentos que servem para assegurar a validade jurídica, o cumprimento das exigências aduaneiras e também para a liberação da carga nos países de origem e destino. Esses documentos constituem a base das operações de comércio exterior, envolvendo desde a fase contratual, até a etapa de desembarço aduaneiro de importação ou exportação (Oliveira, 2021). De acordo com informações da Insight Global (2024), os principais documentos envolvidos nas operações de importação têm suas informações apresentadas na Figura 1 abaixo:

Figura 1 - Principais documentos na importação.

Documento	Finalidade/Descrição	Obrigatoriedade	Responsável pela Emissão
Fatura Proforma	Fatura preliminar com condições comerciais da negociação; base para obtenção de licenças quando necessário.	Condicional	Exportador
Fatura Comercial	Fatura definitiva de venda com valores, condições de pagamento e dados das partes. Essencial para o despacho aduaneiro.	Obrigatório	Exportador
Romaneio de Carga	Detalha as informações físicas de cada volume a ser embarcado (peso, dimensões, embalagem).	Obrigatório	Exportador
Conhecimento de Embarque/Transporte	Documento emitido pelo transportador que comprova a propriedade da mercadoria e contém dados logísticos da operação.	Obrigatório	Transportador
Certificado de Origem	Comprova a origem da mercadoria para fins de aproveitamento de acordos comerciais entre países ou blocos econômicos.	Condicional	Órgão competente do país exportador / Exportador
Certificados de Análise	Atestam aspectos técnicos ou de qualidade do produto; exigidos para mercadorias específicas.	Condicional	Laboratórios/Órgãos certificadores
Licença de Importação	Exigida para produtos sujeitos à anuência de órgãos como ANVISA, MAPA ou INMETRO.	Condicional	Importador
Declaração de Importação / DUIMP	Formaliza a entrada dos produtos no Brasil, registrando origem, valores, classificação fiscal e demais informações à Receita Federal.	Obrigatório	Importador/Despachante Aduaneiro

Fonte: Adaptado de Insight Global (2024).

Para o correto andamento das operações de comércio exterior, além da conferência documental dos itens apresentados na figura 1, é essencial a correta classificação fiscal das mercadorias, que consiste em identificar cada produto através de um código padronizado, no Brasil chamado de NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), composto por oito dígitos que irão determinar aspectos como tratamentos administrativos aplicados à mercadoria, sua tributação, características técnicas e também a natureza do produto a ser importado ou exportado. A classificação fiscal correta é de extrema importância para que não ocorram problemas na etapa de desembaraço aduaneiro da mercadoria (Brasil, 2025).

Uma vez conferida a documentação da operação e a correta classificação fiscal da mercadoria, a etapa de despacho aduaneiro deve receber atenção dentro do processo. Esta etapa tem natureza fiscal e administrativa, onde são verificados os documentos, valores, classificações, tributos e demais requisitos legais da operação, a fim de assegurar que todos os requisitos legais tenham sido cumpridos antes da liberação da carga sob supervisão da Receita Federal Brasileira (Wilson Sons, 2023).

Segundo informações publicadas pela Narwal Sistemas (2024), para o correto andamento desta etapa, é comum que empresas importadoras e exportadoras realizem a contratação dos serviços do profissional conhecido como despachante aduaneiro, habilitado junto à Receita Federal para representar o importador ou exportador junto aos órgãos intervenientes do processo. O despachante realiza a elaboração, conferência e emissão das declarações aduaneiras, acompanha as etapas do despacho, e atua na resolução de possíveis exigências fiscais, o que garante maior segurança e agilidade aos processos.

2.1.2 Modalidades de Pagamento

Além dos aspectos documentais, fiscais e aduaneiros da operação, as transações internacionais envolvidas na etapa de pagamento das mercadorias negociadas envolvem operações financeiras e cambiais, que servem para garantir o pagamento entre as partes da negociação. Dentre os principais meios utilizados para o pagamento das negociações internacionais, destacam-se o pagamento antecipado, a cobrança documentária e a carta de crédito, cada uma das modalidades oferece diferentes níveis de segurança e custo (Segalis, 2015).

No pagamento antecipado, o importador realiza o pagamento antes mesmo do embarque da mercadoria, dessa forma assumindo maior risco. Na cobrança documentária, após o embarque da mercadoria, o exportador envia a documentação a seu banco, que posteriormente enviará a documentação ao banco do importador, uma vez realizado o pagamento do montante, a documentação é então liberada ao importador que terá então a prova de propriedade sobre a carga em questão. Este modo fornece maior segurança e diminui as chances de extravio dos documentos (Brasil, 2025).

Por fim, a carta de crédito, que é a modalidade de pagamento mais difundida no comércio internacional por oferecer maiores garantias às partes envolvidas, é um mecanismo financeiro emitido por um banco a pedido do importador em favor do exportador. Nessa operação, o banco que emite a carta de crédito se compromete a efetuar o pagamento ao exportador mediante a apresentação dos documentos exigidos. Este processo envolve desde a negociação do contrato, emissão e confirmação do crédito pelos bancos envolvidos na operação, embarque da mercadoria e finalmente a apresentação dos documentos que comprovam o cumprimento das condições previamente acordadas. Após a verificação documental, então, o pagamento é liberado ao exportador, garantindo assim maior segurança e previsibilidade aos envolvidos (Brasil, 2025).

2.1.3 Modais de Transporte

Outro aspecto de extrema importância nas operações de comércio exterior é a contratação do prestador de serviços responsável pela realização do transporte internacional da mercadoria negociada, nesta etapa do processo deve ser avaliado qual o modal de transporte a ser utilizado, podendo ser rodoviário, marítimo, aéreo ou ferroviário. Essa escolha está diretamente ligada com as informações logísticas da carga (peso e volume), assim como distância entre origem e destino, valor agregado e urgência no recebimento da mercadoria (Oliveira, 2021).

Dentre os modais citados anteriormente os principais são o modal marítimo, aéreo e rodoviário. O modal marítimo recebe destaque nas operações por conta de seu custo, que tende a ser mais competitivo devido a capacidade de movimentação de grandes volumes. Ainda dentro deste modal, é possível realizar embarques utilizando um container completo (*Full Container Load* - FCL) ou um container compartilhado com outros exportadores/importadores (*Less than Container Load* - LCL), possibilitando desta forma a adequação do transporte ao volume e características de cada operação, viabilizando economicamente o processo. O transporte aéreo de cargas, que costuma ser mais oneroso, porém, oferece maior agilidade e segurança, o que reduz risco de avarias e extravios. Já o modal rodoviário normalmente é utilizado em operações que envolvem países vizinhos, para transportes internacionais de curta distância (Bertan, 2010).

2.2 PANORAMA DAS IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Desde o processo de abertura econômica, iniciado na década de 1990, o panorama das importações brasileiras passou por profundas transformações. O aumento das liberdades tarifárias, aliado à estabilização da moeda nacional e à globalização ampliou a participação do país nas principais cadeias globais de valor (Azevedo; Portugal, 1998).

No ano de 2024, a corrente de comércio brasileira (importações + exportações) foi de aproximadamente US\$600 bilhões, dado que demonstra crescimento considerável quando comparado ao resultado de anos da década passada (2010). Ainda em 2024, cerca de 68% das importações brasileiras concentram bens intermediários, ou seja, produtos utilizados como insumos para a produção de outros bens, ou até mesmo serviços. Dentre os bens intermediários importados em 2024, 86% são produtos pertencentes à indústria de transformação, 11% à indústria extrativa e apenas 2% à agropecuária. A presença dos bens intermediários como maioria nas importações brasileiras pode ser observada desde o ano de 1997, havendo neste período de tempo variações entre maioria pertencente à indústria de transformação, ou extrativa, somente. A categoria de produtos que desde 1997 se mantém em segundo lugar no total das importações brasileiras são os bens de capital, que em 2024 totalizaram aproximadamente 26% do total importado pelo país (Considera *et al.*, 2025).

De acordo com Sarquis (2011), as importações são de extrema importância para o desenvolvimento da indústria brasileira, pois dessa forma é possível garantir o acesso aos bens intermediários e bens de capital que não estão disponíveis no mercado interno, além de proporcionar também, tanto a entrada de tecnologias estrangeiras, a difusão de conhecimento e de inovação, o que contribui consideravelmente para o aumento da eficiência e produtividade da indústria nacional. Sendo assim, a dependência de bens intermediários e bens de capital de origem estrangeira revela um fator de estímulo à integração tecnológica e inserção do país de maneira competitiva nas cadeias globais de valor, além de uma característica estrutural da economia brasileira (Sarquis, 2011).

Conforme dados da plataforma Comex Stat (2026), as importações brasileiras nos anos de 2023 a 2025 estão concentradas principalmente em insumos energéticos, como

combustíveis (gasóleo e óleos brutos de petróleo), produtos de alto valor agregado como componentes aeronáuticos e produtos químicos, conforme exemplificado na Figura 2 abaixo.

Figura 2 - Principais importações do Brasil.

Código NCM	Descrição do Produto	2025	2024	2023
		Valor US\$ FOB	Valor US\$ FOB	Valor US\$ FOB
2710.19.21	Gasóleo (óleo diesel)	9.491.668.379	8.359.492.092	9.690.642.650
2709.00.10	Óleos brutos de petróleo	6.611.866.628	8.690.210.062	9.058.456.152
8411.91.00	Partes de turborreatores ou de turbopropulsores	6.118.976.379	4.837.676.499	3.514.955.381
8905.20.00	Plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis	5.154.242.340	193.142.074	97.700.388
8411.12.00	Turboreatores de empuxo superior a 25 kN	4.599.620.352	3.418.099.488	2.852.494.764
3104.20.90	Outros cloretos de potássio	4.095.610.865	3.606.983.824	4.845.303.451
3002.15.90	Outros produtos imunológicos, apresentados em doses ou acondicionados para venda a retalho	3.612.818.352	3.320.554.118	2.368.623.923

Fonte: Adaptado de Comex Stat (2026).

2.2.1 Importações Catarinenses

Segundo dados da ferramenta Comex Stat, o estado de Santa Catarina foi responsável por cerca de 12,85% do total de importações realizadas pelo Brasil no ano de 2024, tendo importado aproximadamente US\$33.7 bilhões, enquanto o total importado pelo país foi de aproximadamente US\$262 bilhões. Quando observado o panorama das importações realizadas pelo país nos últimos 5 anos, é possível notar participação expressiva do estado de Santa Catarina no volume total em US\$, conforme exemplificado pela Figura 3 a seguir:

Figura 3 - Comparativo entre volume de importações

Importações – Brasil	Importações – Santa Catarina	Participação Catarinense
2024 - Valor US\$ FOB	2024 - Valor US\$ FOB	2024
\$ 262.869.606.174,00	\$ 33.771.587.792,00	12,85%
2023 - Valor US\$ FOB	2023 - Valor US\$ FOB	2023
\$ 240.792.839.224,00	\$ 28.771.535.393,00	11,95%
2022 - Valor US\$ FOB	2022 - Valor US\$ FOB	2022
\$ 272.610.686.946,00	\$ 28.989.937.154,00	10,63%
2021 - Valor US\$ FOB	2021 - Valor US\$ FOB	2021
\$ 219.408.049.180,00	\$ 24.917.515.284,00	11,36%
2020 - Valor US\$ FOB	2020 - Valor US\$ FOB	2020
\$ 158.786.824.879,00	\$ 16.091.194.139,00	10,13%

Fonte: Adaptado de Comex Stat (2025).

Dentre os fatores que explicam a expressiva participação de Santa Catarina no volume de importações do Brasil está sua estrutura portuária, reconhecida por ser uma das mais eficientes do país. O estado conta com portos estrategicamente localizados e terminais modernos, o que reduz os custos operacionais e diminui os prazos nas operações de comércio exterior (Roldão, 2016).

Além da estrutura portuária, o estado adota também políticas tributárias diferenciadas, que contribuem para o fortalecimento das operações de importação em Santa Catarina. De acordo com o Governo do Estado de Santa Catarina, os contribuintes podem diferir o recolhimento do ICMS no momento da importação, transferindo seu pagamento para etapas futuras da circulação da mercadoria, proporcionando assim maior eficiência ao fluxo de caixa das empresas beneficiadas. Entre os principais mecanismos de incentivo podemos destacar os Tratamentos Tributários Diferenciados, TTD 409, 410 e 411 (SCPAR, 2024).

A partir da participação do estado nas importações brasileiras, é possível perceber que a pauta importadora reflete o perfil produtivo e industrial do estado. Segundo dados do Comex Stat (2026), entre os principais produtos importados por Santa Catarina destacam-se cátodos e elementos de cobre em forma bruta, células fotovoltaicas montadas em módulos ou painéis e outros itens, conforme detalhado na Figura 4 abaixo.

Figura 4 - Principais importações de Santa Catarina.

Código NCM	Descrição NCM	2023 - Valor US\$ FOB	2024 - Valor US\$ FOB	2025 - Valor US\$ FOB
7403.11.00	Cátodos e seus elementos de cobre refinado, em formas brutas	1.037.273.224	1.375.530.924	1.248.540.734
3102.10.10	Ureia, mesmo em solução aquosa, com teor de nitrogênio (azoto) superior a 45% em peso, calculado sobre o produto anidro no estado seco	400.221.606	432.623.331	596.453.736
8708.40.80	Outras caixas de marchas	280.430.136	366.379.000	392.800.564
8541.43.00	Células fotovoltaicas montadas em módulos ou em painéis	670.550.695	634.500.014	385.184.903
4011.20.90	Outros pneumáticos novos, de borracha, dos tipos utilizados em ônibus ou caminhões	331.126.402	370.973.363	326.388.332

Fonte: Adaptado de Comex Stat (2026).

A análise das principais importações evidencia a dependência do estado em relação a insumos industriais estratégicos e componentes tecnológicos, como cobre refinado e células fotovoltaicas, itens de alto valor agregado e fundamentais para cadeias produtivas/energéticas locais (Comex Stat, 2026).

2.3 MODALIDADES DE IMPORTAÇÃO

A dinâmica das operações de importação, além de envolver a movimentação física das mercadorias e estruturas logísticas e fiscais dos estados, engloba também a definição adequada da modalidade de importação a ser utilizada e também o uso de regimes aduaneiros aplicados a cada operação. Estes aspectos têm influência direta sobre questões tributárias e custos operacionais, afetando diretamente a competitividade das empresas importadoras. A legislação brasileira prevê diferentes modalidades que visam equilibrar o controle fiscal do estado estimulando a prática de atividades produtivas e comerciais, permitindo adequar às características e finalidades de cada importação (Brasil, 2009).

De acordo com informações publicadas no portal da Escola Superior de Relações Internacionais (2024), as modalidades de importação se referem aos diferentes meios pelo qual as empresas podem realizar a internalização das mercadorias estrangeiras. As variáveis são a titularidade da operação, a responsabilidade fiscal e a relação contratual que é estabelecida entre os envolvidos no processo. Ainda de acordo com o texto, atualmente no Brasil as importações se dividem nas modalidades apresentadas a seguir.

2.3.1 Importação direta

Nesta modalidade de importação a empresa deve atuar tanto como a importadora, como a consumidora final dos bens importados. Para a utilização desta modalidade, todas as etapas, desde a negociação junto ao fornecedor, correção documental, conferência, desembaraço aduaneiro e pagamentos, tanto da mercadoria a ser importada, como de tributos federais e estaduais, deverão ser realizados pela própria empresa, sem a intermediação de um terceiro (Segalis, 2015).

Ela se diferencia das modalidades de importação por conta e ordem e por encomenda, nas quais há a contratação de uma empresa importadora especializada para promover a intermediação do processo de importação, conforme regulamentado pela Instrução Normativa RFB nº 1.861/2018 (Brasil, 2018).

2.3.2 Importação por conta e ordem de terceiros

Na importação por conta e ordem de terceiros, a empresa que deseja importar os bens (adquirente), realiza a contratação de outra empresa que atuará como o importador. Normalmente as empresas contratadas para este tipo de serviço são chamadas de “*trading companies*”, ou, comerciais importadoras. Neste caso o adquirente será responsável por selecionar os produtos que deseja importar, enquanto o importador contratado se responsabiliza pelo processo operacional de importação, desde a negociação junto ao fornecedor, elaboração e correção documental, desembaraço aduaneiro, além da possibilidade da realização dos pagamentos ao fornecedor e de impostos de nacionalização (estes, feitos a partir de cobrança prévia para recebimento de recursos advindos do adquirente) (ESRI, 2024).

2.3.3 Importação por encomenda

Na importação por encomenda, a anteriormente citada “comercial importadora”, empresa especializada em operações de importação, fica responsável por todo o processo de importação da mercadoria, arcando com os custos da mercadoria e impostos. Neste caso a importadora realiza o processo a fim de revender a mercadoria, recebendo sua remuneração pela realização do processo diretamente na venda do produto importado ao chamado “encomendante”, que é a empresa que solicitou em primeiro momento a importação do bem em questão.

Todas as modalidades citadas contam com vantagens e desvantagens. A utilização de cada uma delas irá depender principalmente da estrutura e das necessidades da empresa que deseja realizar a importação da mercadoria (adquirente/encomendante). No caso da importação direta, empresas com estrutura especializada em processos de importação podem se beneficiar do maior controle e autonomia proporcionados pela modalidade. Na importação por conta e ordem, empresas que não contam com expertise em comércio internacional podem se beneficiar da estrutura e *know-how* de empresas comerciais importadoras para a operação de importação. Já na importação por encomenda, há maior flexibilidade e menor risco financeiro às empresas encomendantes (ESRI, 2024).

2.4 ESTRUTURA TRIBUTÁRIA NA IMPORTAÇÃO

No contexto das operações de comércio exterior, as importações estão sujeitas à incidência de diversos impostos e taxas que compõem uma complexa estrutura de tributação. Se aplicam às importações, tributos federais como o Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), contribuições ao Programa de Integração Social (PIS-Importação) e Contribuição para o financiamento da Seguridade Social (COFINS-Importação), Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), Taxa de utilização do Siscomex e ainda o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), este último sendo um imposto estadual (Vidigal; Caetano, 2015).

Os tributos incidentes possuem fato gerador, base de cálculo, alíquota e regimes próprios e ainda em certos casos, os impostos estão integrados entre si. Dessa forma, é fundamental compreender como cada tributo se aplica no processo de importação, desde a composição do valor aduaneiro da mercadoria, até despesas com transporte, desembaraço e demais encargos (Narwal Sistemas, 2024).

2.4.1 Valor aduaneiro

Segundo análise da B2B Contabilidade (2024), o valor aduaneiro constitui a base de cálculo dos principais impostos incidentes nas importações brasileiras, como o II, IPI, PIS, COFINS e ICMS. Este valor inclui, conforme critérios definidos pelo Acordo de Valoração Aduaneira da Organização Mundial do Comércio (OMC), o preço da mercadoria (FOB), pago ao exportador, o valor do frete internacional, o valor do seguro envolvido na operação, despesas envolvidas na carga ou descarga da mercadoria no exterior e ainda comissões/royalties caso sejam exigidos como condição de venda da mercadoria.

2.4.2 Imposto de Importação (II)

De acordo com o Art. 19. do Código Tributário Nacional, o Imposto de Importação é um tributo federal, de competência da União e serve como instrumento de política comercial e econômica. Sua cobrança é incidente sobre a entrada de bens estrangeiros no mercado nacional no momento do desembaraço aduaneiro da mercadoria.

O II tem como fato gerador a importação de bens de procedência estrangeira, independente da finalidade comercial, industrial ou de consumo, sua base de cálculo é o valor aduaneiro da mercadoria e suas alíquotas são fixadas conforme a Tarifa Externa Comum (TEC), de acordo com a classificação fiscal da mercadoria. Além de ter papel arrecadatário, o Imposto de Importação atua como um instrumento de proteção à indústria nacional, podendo desestimular a importação de determinados produtos a partir da variação de suas alíquotas (Brasil, 2015).

2.4.3 Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)

O Imposto sobre Produtos Industrializados é um tributo federal que incide sobre a entrada de mercadorias industrializadas de procedência estrangeira no país. Sua cobrança ocorre, assim como no Imposto de Importação, no momento do desembarço aduaneiro da mercadoria (Brasil, 2009).

A base de cálculo deste tributo corresponde ao valor que serviu como base para os outros tributos aduaneiros, acrescido do montante desses tributos somados aos encargos cambiais efetivamente pagos ou exigíveis do importador, conforme estabelecido pelo Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009) e pelo Decreto nº 7.212/2010. Sendo assim, o imposto incorpora em sua base outros encargos da operação, demonstrando a interdependência entre os tributos incidentes na importação (Brasil, 2015).

2.4.4 PIS/COFINS-Importação

As contribuições ao Programa de Integração Social (PIS-Importação) e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS-Importação) são tributos federais instituídos pela Lei nº 10.865/2004, com o objetivo de financiar a seguridade social e equilibrar o tratamento tributário entre produtos nacionais e importados. Ambas incidem sobre a entrada de bens estrangeiros no território nacional, no momento do desembarço aduaneiro (Brasil, 2004).

A base de cálculo destas contribuições corresponde ao valor aduaneiro da mercadoria, acrescido do Imposto de Importação, do IPI e das despesas aduaneiras da operação. As alíquotas gerais aplicáveis são de 1,65% para o PIS-Importação e 7,6% para o COFINS-Importação, podendo variar de acordo com o tipo de mercadoria, classificação fiscal (NCM) ou benefício fiscal aplicado (Brasil, 2004).

2.4.5 AFRMM e Taxa de utilização do Siscomex

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma contribuição federal instituída pela Lei nº 10.893/2004, destinada ao financiamento da Marinha Mercante brasileira e ao desenvolvimento da indústria naval nacional (Brasil, 2004).

De acordo com informações levantadas pelo Conexos Cloud (2023), outro encargo incidente sobre as operações de importação é a Taxa de Utilização do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), instituída pela Lei nº 9.716,1998, tem finalidade cobrir os custos operacionais e de manutenção do sistema utilizado para o controle e registro das importações e exportações.

2.4.6 Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)

O Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) é um imposto de competência estadual, que tem base pela Lei Complementar nº 87/1996 (Lei Kandir), que incide sobre operações relativas à circulação de mercadorias, prestação de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação. No cenário do comércio exterior, o imposto é aplicado à entrada de bens importados do exterior, ainda que destinados para consumo próprio, ativo imobilizado ou uso na prestação de serviços (Brasil, 1996).

A base de cálculo deste tributo é composta pelo valor aduaneiro da mercadoria, acrescido do Imposto de Importação, do Imposto sobre Produtos Industrializados, das contribuições PIS/COFINS-Importação, do Imposto sobre operações de câmbio e de demais taxas e despesas aduaneiras, além do próprio valor do ICMS, o que configura a chamada tributação “por dentro” (Brasil, 2024).

A arrecadação e fiscalização do ICMS na importação é de responsabilidade do estado onde está localizado o domicílio ou estabelecimento importador. Em Santa Catarina, por exemplo, a legislação estadual prevê mecanismos de diferimento ou crédito presumido por meio dos Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs), que podem alterar o momento da incidência e o montante efetivo do imposto (SCPAR, 2024).

2.5 BENEFÍCIOS FISCAIS

Os benefícios são regimes de tributação especiais, através os quais o estado concede, por meio de norma específica, a redução ou eliminação da cobrança de tributos para determinados contribuintes ou operações, com o objetivo de estimular a produção, gerar empregos, atrair investimentos ou ainda impulsionar o desenvolvimento de determinada região. Estes benefícios são considerados gastos indiretos do governo, realizados por meio do sistema tributário, portanto, devem obedecer a critérios de transparência e razoabilidade para que seja assegurado seu papel como ferramenta de estímulo a finalidades econômicas e sociais, e não se convertam em instrumentos de “guerra fiscal” entre unidades federativas (Brasil, 2022).

2.5.1 Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs) 409, 410 E 411

Segundo publicação referente aos benefícios fiscais catarinenses realizada pela SCPAR (2024), os Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs) correspondem a regimes especiais de tributação instituídos pela Secretaria de Estado da Fazenda de Santa Catarina, por meio dos quais o contribuinte pode usufruir de condições fiscais específicas, como diferimento, crédito presumido, redução de base de cálculo ou isenção parcial do ICMS, desde que cumpridos os requisitos previstos em regulamento estadual. Esses regimes têm como finalidade estimular o desenvolvimento econômico e logístico do estado, atraindo novas empresas, investimentos e operações de comércio exterior para o território catarinense.

De acordo com análise publicada pela consultoria contábil Magnus ([s. d.]), os TTDs 409, 410 e 411 são voltados especialmente às operações de importação e revenda de mercadorias estrangeiras, utilizando-se de mecanismos de diferimento do ICMS no desembaraço aduaneiro e de crédito presumido nas saídas subsequentes, tornando o estado mais competitivo frente a outras unidades da federação e consolidando sua posição como um importante polo de comércio exterior no Brasil.

2.5.1.1 TTD 409

O Tratamento Tributário Diferenciado 409 (TTD 409) é um benefício fiscal instituído pelo Estado de Santa Catarina, previsto no art. 246 do Anexo 2 do RICMS/SC, e

concedido mediante regime especial autorizado pela Secretaria de Estado da Fazenda (SEF/SC). O objetivo do TTD 409 é incentivar operações de importação realizadas por intermédio dos portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados situados no estado (Santa Catarina, 2019). Este é um mecanismo de diferimento e crédito presumido do ICMS, aplicável às empresas que importam mercadorias destinadas à comercialização (VINICOM, 2024).

O diferimento previsto no TTD 409 permite que o ICMS devido no desembarço aduaneiro seja postergado para o momento da saída subsequente da mercadoria do estabelecimento importador, ou seja, o imposto não é pago no momento do desembarço, mas apenas quando a mercadoria é revendida, o que melhora o fluxo de caixa das empresas e reduz o custo financeiro da importação. Já o crédito presumido concede ao contribuinte o direito de abater parte do valor do ICMS devido na saída da mercadoria, resultando em carga tributária efetiva reduzida, normalmente entre 1,4% e 3,6%, a depender do tipo de operação (interna ou interestadual) e do tempo de habilitação do regime (Costa, 2022).

De acordo com artigo publicado no portal Meu Contador Online (2023), durante os primeiros 36 meses de utilização do benefício, o importador deve realizar a antecipação de 2,6% do ICMS no momento do desembarço aduaneiro, alíquota essa, que após o 37º mês é reduzida para 1%. O mesmo artigo cita que em relação ao crédito presumido concedido na saída da mercadoria, para os primeiros 36 meses são consideradas as alíquotas de 4,6%, ou 7,6%, variando de acordo com o produto a ser comercializado. A partir do 37º mês, a alíquota passa a ser de 3,6%.

2.5.1.2 TTD 410

Conforme informações da B2B Contabilidade (2024), o TTD 410 é também um benefício fiscal instituído pelo Estado de Santa Catarina, previsto no art. 246 do Anexo 2 do RICMS/SC, e concedido mediante regime especial autorizado pela Secretaria de Estado da Fazenda (SEF/SC). O benefício pode ser utilizado por empresas que realizam importações de matérias-primas, insumos ou produtos intermediários destinados à industrialização ou comercialização, com objetivo de exportação ou distribuição no mercado interno. Uma das características principais do TTD 410 é que ele não exige a antecipação do ICMS no desembarço aduaneiro, o que o difere do regime do TTD 409.

De acordo com publicação do Conexos Cloud (2025), a definição do destaque do ICMS nas saídas subsequentes à importação pelo TTD 410 não é uniforme, variando conforme a destinação dada à mercadoria pelo adquirente. Nas saídas internas destinadas à industrialização com obrigatoriedade de alteração de NCM, aplica-se destaque de 10%, com recolhimento efetivo de 3,6% acrescido de 0,4% a título de fundos estaduais. Para mercadorias destinadas à comercialização, uso e consumo ou ativo permanente de contribuintes do ICMS, o destaque é de 4%, com carga efetiva de 1% + 0,4% de fundos, em razão do crédito presumido concedido pelo benefício. Já nas operações com produtos da Lista CAMEX (mercadorias sem similar nacional), sujeitos à alíquota interestadual de 7% ou 12%, o destaque é de 12%, com recolhimento reduzido a 2,1% + 0,4% de fundos. Por fim, nas saídas para não contribuintes do ICMS, como consumidores finais pessoa física, não se aplica o diferimento parcial nem o crédito presumido, incidindo a alíquota interna plena de 17% ou outra específica conforme o produto, com recolhimento de 3,6% + 0,4% de fundo.

2.5.1.3 TTD 411

Assim como os TTDs 409 e 410, o TTD 411 tem por objetivo incentivar operações de importação realizadas por intermédio de portos, aeroportos e pontos de fronteira alfandegados localizados em território catarinense. Entretanto, distingue-se dos demais por

exigir a prestação de garantia (geralmente fiança bancária ou seguro garantia) como condição para usufruir da dispensa de antecipação do ICMS no desembaraço aduaneiro (SCPAR, 2024).

Conforme publicação da consultoria contábil Magnus ([s. d.]), no TTD 411, o contribuinte pode realizar a importação com diferimento integral do ICMS, nacionalizando as mercadorias sem o pagamento imediato do imposto, desde que mantenha a garantia aprovada pela SEF/SC. Posteriormente, na saída da mercadoria para comercialização, aplica-se o crédito presumido do ICMS, de forma semelhante ao TTD 410.

2.6 ENQUADRAMENTOS TRIBUTÁRIOS

A escolha do enquadramento tributário representa uma decisão estratégica dentro da gestão fiscal das empresas, pois determina a forma de apuração e recolhimento dos principais tributos federais e estaduais. No Brasil, o sistema tributário permite que as pessoas jurídicas optem entre três regimes principais: Lucro Real, Lucro Presumido e Simples Nacional, cada um com particularidades quanto à base de cálculo, forma de apuração e possibilidades de compensação de créditos fiscais (Silva, 2022).

2.6.1 Lucro Real

No regime de Lucro Real, os tributos federais são apurados com base no lucro efetivo obtido pela empresa, considerando o resultado contábil ajustado conforme as regras da legislação fiscal. Esse modelo é indicado para organizações com alta complexidade operacional, margens variáveis e despesas dedutíveis relevantes, pois permite refletir a realidade econômica do negócio no cálculo dos tributos devidos (Sá; Reis, 2025).

Quando relacionado à aplicação de benefícios fiscais, esse regime é o que oferece melhores condições para o aproveitamento de créditos oriundos de regimes estaduais como os TTDs catarinenses. Isso ocorre porque o Lucro Real possibilita a compensação integral de créditos de ICMS, PIS e COFINS dentro da apuração do lucro líquido ajustado, tornando o incentivo fiscal mais efetivo. A utilização do Lucro Real permite otimizar legalmente a carga tributária por meio da utilização dos créditos, assegurando maior rentabilidade à empresa (Henrique *et al.*, 2024).

2.6.2 Lucro Presumido

O regime de Lucro Presumido adota uma sistemática simplificada de apuração, na qual a base de cálculo dos tributos é determinada a partir de um percentual fixo de presunção de lucro sobre a receita bruta. Essa forma de tributação é voltada a empresas com margens estáveis e custos moderados, reduzindo a complexidade das obrigações e proporcionando maior previsibilidade tributária. Apesar da praticidade, o modelo não permite a dedução de despesas efetivas, o que pode limitar o planejamento tributário em empresas com grande variação de custos (Carvalho; Santana, 2020).

Embora as empresas optantes pelo Lucro Presumido possam usufruir de benefícios fiscais estaduais, como os Tratamentos Tributários Diferenciados (TTDs) de Santa Catarina, há restrições específicas quanto ao aproveitamento de créditos federais. No caso do ICMS, tais empresas mantêm o direito ao crédito presumido concedido pelo Estado, especialmente nos regimes 409, 410 e 411, uma vez que o imposto não é cumulativo e o crédito é aplicado na etapa de saída subsequente (Costa, 2022). Contudo, os efeitos sobre as contribuições ao PIS e à COFINS são distintos, já que no Lucro Presumido estas são apuradas de forma cumulativa, impedindo o aproveitamento de créditos (Sá; Reis, 2025).

2.6.3 Simples Nacional

O Simples Nacional é um regime voltado às micro e pequenas empresas, regulamentado pela Lei Complementar nº 123/2006, que unifica o recolhimento de tributos federais, estaduais e municipais em uma única guia. Sua principal vantagem está na simplificação administrativa e na redução da carga tributária para negócios de menor porte. Entretanto, o enquadramento limita a possibilidade de apropriação de créditos tributários, o que afeta diretamente empresas com operações de importação ou participação em regimes especiais (Sá; Reis, 2025).

No caso da utilização de benefícios fiscais, empresas optantes pelo Simples Nacional não conseguem usufruir plenamente de regimes como os TTDs 409, 410 e 411, uma vez que o sistema unificado de apuração impede o aproveitamento isolado de créditos de ICMS. Embora o regime seja vantajoso pela sua simplicidade, ele pode reduzir a competitividade de empresas importadoras, justamente pela impossibilidade de compensação de tributos estaduais e federais vinculados à entrada de mercadorias (Henrique *et al.*, 2024).

2.7 COMERCIAIS IMPORTADORAS

As comerciais importadoras são empresas especializadas na realização de processos de importação, com estrutura operacional dedicada à realização de negociações, conferências documentais, e todos os aspectos ligados à uma operação de importação. Essas empresas muitas vezes são contratadas como intermediário para a realização de processos de importação nas modalidades de conta e ordem ou encomenda, por empresas que desejam se beneficiar da estrutura operacional especializada e know-how, ou até mesmo de benefícios fiscais, como os anteriormente citados TTDs (Braza Bank, 2023).

A contratação de comerciais importadoras para a realização de processos de importação está principalmente ligada a processos de importação por conta e ordem de terceiros, onde o contratante será o adquirente, e a contratada será a importadora, ou processos de importação por encomenda, onde o contratante é o chamado encomendante, e a contratada é o importador. Como mencionado anteriormente, a utilização destes serviços se deve tanto pela praticidade e segurança de realizar um processo de importação junto a uma empresa com experiência, bem como a utilização de benefícios fiscais que são oferecidos por tais prestadores de serviço (Souza, 2013).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O desenvolvimento deste estudo baseou-se nos princípios da metodologia científica, utilizando um conjunto de procedimentos sistemáticos que garantem o planejamento e execução coerente das etapas de pesquisa, para que haja relação lógica entre objetivos, hipóteses e conclusões, permitindo a elaboração de respostas para o caso estudado, facilitando assim o acesso a resultados válidos e verificáveis. Dessa forma, a metodologia científica se mostra um instrumento essencial para a condução de um estudo estruturado, favorecendo a obtenção de resultados confiáveis e construção de conhecimento de caráter científico (Siena *et al.*, 2024).

A metodologia científica fundamenta-se na aplicação de procedimentos técnicos e racionais que orientam o pesquisador na observação e análise dos fenômenos estudados, possibilitando a construção de um conhecimento válido e verificável. Segundo Severino (2014), a ciência se distingue das demais formas de saber, como a arte, a religião ou o senso comum, justamente por adotar um método próprio, sustentado por fundamentos epistemológicos e por um conjunto de procedimentos lógicos e operacionais que garantem rigor e coerência à

investigação. A pesquisa científica, portanto, nasce da percepção de uma situação problemática que desperta a necessidade de compreensão e explicação dos fatos, impulsionando o desenvolvimento de estudos sistemáticos que permitam o acesso às relações constantes entre os fenômenos. Assim, a metodologia científica atua como o alicerce que assegura a objetividade e a confiabilidade das conclusões obtidas, tornando o processo de pesquisa mais estruturado e consistente (Severino, 2014).

Acerca dos fins de investigação, o estudo caracterizou-se como uma pesquisa descritiva, tendo por finalidade observar, registrar e analisar os fenômenos sem que houvesse intervenção direta neles, com o objetivo de descrever as características de determinadas operações de importação e estabelecer relações entre as suas variáveis, neste caso, a utilização de Tratamento Tributário Diferenciado 410 (TTD 410). A escolha pela pesquisa descritiva se justifica pelo objetivo de compreender e comparar, de uma forma sistematizada, os efeitos da utilização de benefícios fiscais nas operações de importação, descrevendo os resultados e implicações observadas (Prodanov; Freitas, 2013).

A pesquisa foi conduzida através da combinação de três abordagens metodológicas complementares: pesquisa bibliográfica, documental e estudo de caso, de modo a possibilitar consistência e profundidade na análise proposta. A pesquisa bibliográfica permitiu reunir e revisar artigos e publicações pertinentes ao tema, proporcionando base teórica e conceitual que orientou o estudo. A pesquisa documental, por sua vez, compreendeu a análise de documentos, legislações estaduais, federais e registros de processos de importação, permitindo a análise de materiais originais, aplicando a eles tratamento analítico. O estudo de caso foi empregado na investigação das operações de importação de uma comercial importadora regional de Santa Catarina, mantida em anonimato, buscando examinar detalhadamente o ocorrido nos processos para facilitar a compreensão e contextualização da realidade analisada (Marconi; Lakatos, 2017).

Para o desenvolvimento do estudo foram utilizados dados secundários obtidos a partir da análise de registros de processos de importação disponibilizados pela empresa, legislações pertinentes ao tema e materiais bibliográficos. Com base no banco de dados disponibilizado, foi selecionado um produto representativo do perfil de importações da região, a resina de polipropileno, classificada sob o NCM 3902.30.00, originária da Arábia Saudita, sobre o qual foram construídos quatro cenários distintos, combinando duas modalidades de importação (conta própria e conta e ordem) e dois tratamentos tributários (com e sem TTD 410), todos considerando o enquadramento no regime de Lucro Real. As informações utilizadas foram previamente avaliadas quanto à sua consistência e relevância para os fins do estudo (Marconi; Lakatos, 2017).

A análise dos dados neste estudo foi conduzida sob uma abordagem qualitativa, tendo em vista que o objetivo central é compreender e interpretar os efeitos práticos da utilização do TTD 410 nas operações de importação em Santa Catarina, considerando aspectos operacionais, financeiros e tributários. A pesquisa qualitativa se mostra apropriada por permitir uma interpretação aprofundada do fenômeno estudado, valorizando o contexto e as relações envolvidas. Assim, a análise qualitativa será utilizada para identificar os impactos e significados decorrentes do uso do Tratamento Tributário Diferenciado 410, buscando não apenas quantificar resultados, mas compreender suas implicações sob a perspectiva da gestão tributária e da competitividade empresarial (Mineiro; Silva; Ferreira, 2022).

4 PESQUISA E RESULTADOS

Este capítulo apresenta os resultados obtidos a partir da análise comparativa entre operações de importação realizadas com e sem a utilização do benefício fiscal TTD 410 no estado de Santa Catarina. Para a condução do estudo foram utilizados dados secundários obtidos

através de uma comercial importadora da região de Criciúma, mantida no anonimato a fim de preservar o sigilo das informações operacionais e comerciais da empresa.

A partir do banco de dados disponível, foi selecionado um produto representativo do perfil de importações de indústrias da região, considerando critérios como relevância comercial, disponibilidade de informações e adequação com os regimes fiscais analisados. A partir da operação de referência, foram construídos cenários distintos que permitem a comparação entre os diferentes enquadramentos tributários e modalidades de importação, possibilitando a análise objetiva dos impactos financeiros e operacionais decorrentes da utilização do Tratamento Tributário Diferenciado.

A seguir serão detalhadas as características da operação analisada, incluindo informações sobre a mercadoria, sua origem, rota logística, documentação envolvida e os regimes tributários aplicáveis, de modo a contextualizar o leitor antes da apresentação dos cenários e análises comparativas.

4.1 CONTEXTO OPERACIONAL

O produto objeto da análise é a resina de polipropileno em pellets, classificada sob o código NCM 3902.30.00, utilizada como insumo na indústria de transformação plástica. Trata-se de um produto de relevância estratégica, sendo a matéria prima para o setor industrial, amplamente importado por empresas brasileiras que dependem de insumos petroquímicos de procedência estrangeira para a manutenção de suas linhas de produção.

A operação analisada tem como país de origem a Arábia Saudita, com embarque da carga ocorrendo no Porto de Jubail, terminal relevante para as exportações de produtos petroquímicos do Oriente Médio e o desembarque da mercadoria se dá no Porto de Itajaí, localizado no estado de Santa Catarina. O transporte internacional foi realizado pelo modal marítimo, com a utilização de dois contêineres do tipo 40' *High Cube*, totalizando uma carga de 54 toneladas do produto.

O termo de negociação internacional (*Incoterm*) utilizado foi o CFR (*Cost and Freight*), portanto o exportador saudita assumiu a responsabilidade pelos custos de transporte até o porto de destino, incluindo estes custos à composição do valor da mercadoria, desta forma, transferindo ao importador brasileiro os riscos sobre a carga a partir do momento de embarque no porto de origem. O preço negociado foi de USD 2.350,00 por tonelada, somando um valor total da mercadoria de USD 126.900,00. A cotação do dólar considerada para a conversão dos valores foi de R\$ 5,05, totalizando assim R\$ 640.845,00.

Com base nessa operação de referência serão construídos e analisados nos tópicos seguintes quatro cenários distintos, a partir do enquadramento fiscal de Lucro Real e duas modalidades de importação (Importação por conta própria e importação por conta e ordem de terceiros). Essa combinação de cenários permitirá evidenciar de forma comparativa, os impactos financeiros e operacionais decorrentes da utilização do Tratamento Tributário Diferenciado 410 (TTD 410) em relação ao regime comum de tributação.

4.2 IMPORTAÇÃO POR CONTA E ORDEM COM A UTILIZAÇÃO DO TTD 410 (LUCRO REAL)

O presente cenário analisa uma operação de importação por conta e ordem de terceiros, realizada por uma empresa enquadrada no regime de Lucro Real operando através de uma comercial importadora habilitada ao uso do Tratamento Tributário Diferenciado 410 (TTD 410). Com base nos dados da operação de referência apresentados na seção anterior, foi elaborada uma simulação dos custos de importação que contempla todas as etapas do processo,

desde a composição do valor aduaneiro até a apuração dos custos finais da mercadoria nacionalizada considerando os créditos tributários decorrentes do benefício fiscal aplicado.

A simulação é apresentada abaixo de forma segmentada, percorrendo sequencialmente os dados gerais da operação, composição do valor aduaneiro, tributos e taxas incidentes na nacionalização da mercadoria, despesas operacionais envolvidas no processo e, por fim, a apuração dos tributos sobre a mercadoria nacionalizada e custo total da operação sob o regime de Lucro Real.

Seguindo o evidenciado na Figura 5 abaixo, a operação envolve a importação de 54 toneladas de polipropileno, resina classificada sob o NCM 3902.30.00, com origem no Porto de Jubail, na Arábia Saudita, desembarcando no Porto de Itajaí e com entrega final na cidade de Criciúma, Santa Catarina.

Figura 5 - Dados Gerais da Operação (C&O; TTD410; LR)

Dados Gerais			
Taxa de Câmbio (USD/R\$)	5,0500	Origem → Destino → Entrega	Jubail / SAU→Itajaí→Criciúma
Produto	Polipropileno - Resina	Transporte	Marítimo - 42 dias
Quantidade (Ton)	54,000	Incoterm	CFR
Preço Origem (USD/Ton)	2.350,00	Acondicionamento	2 x Cntr 40' HC
NCM	3902.30.00	Finalidade	Industrialização

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

O transporte internacional foi realizado pelo modal marítimo, com o tempo de trânsito de 42 dias, utilizando dois contêineres do tipo 40' *High Cube* para o acondicionamento da carga. O *Incoterm* negociado foi o CFR (*Cost and Freight*), o valor da mercadoria negociado foi de USD 2.350,00 por tonelada e a taxa de câmbio considerada para conversão dos valores e nacionalização da mercadoria foi de R\$ 5,05.

A finalidade declarada da mercadoria é a industrialização, informação que, conforme será detalhado posteriormente, tem relevância direta sobre o tratamento tributário aplicado sobre a operação.

A Figura 6 a seguir demonstra a composição do valor aduaneiro da operação de importação analisada.

Figura 6 - Valor Aduaneiro (C&O; TTD 410; LR)

Valor Aduaneiro		
Descrição	USD	R\$
Valor da Mercadoria	126.900,00	640.845,00
Frete Internacional	0,00	0,00
Seguro Internacional	65,85	332,54
Total	126.965,85	641.177,54

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

O valor aduaneiro representa a base de cálculo sobre a qual incidem os principais tributos da importação, sendo composto, conforme os critérios do Acordo de Valoração Aduaneira da OMC, pelo valor da mercadoria, frete internacional e seguro internacional. Nesta operação o valor da mercadoria corresponde à USD 126.900,00, equivalente a R\$ 640.845,00 à taxa de câmbio de R\$ 5,05.

Cabe destacar que o valor do frete internacional aparece zerado na composição do valor aduaneiro em razão do *Incoterm* CFR negociado entre as partes. Nessa modalidade os custos do frete internacional são incorporados ao valor da mercadoria pelo exportador, sendo discriminados na Fatura Comercial e HBL para fins de conhecimento, sem que haja cobrança adicional de taxas de origem ao importador. O seguro internacional por sua vez foi contratado a um valor de USD 65,85, o equivalente a R\$ 332,54, compondo juntamente ao valor da mercadoria o valor aduaneiro total de USD 126.964,65, ou R\$ 641.177,54, que servirá de base

para a apuração dos tributos federais incidentes na Declaração de Importação, conforme demonstrado a seguir na Figura 7.

Figura 7 - Tributos Declaração de Importação (C&O; TTD 410; LR)

Tributos Declaração Importação (DI)		R\$ 641.177,54	→ Base Cálculo Valor Aduaneiro
Imposto	Incidência	R\$	
Imposto de Importação	20,00%	128.235,51	
IPI	3,25%	25.005,92	
PIS	2,10%	13.464,73	
COFINS	9,65%	61.873,63	
Taxa Siscomex (por NCM)	1	154,23	
AFRMM Frete Internacional	8% sobre Frete + Capatazia	2.073,60	
Total (R\$)		230.807,62	

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

O Imposto de Importação, calculado sob a alíquota Ad Valorem de 20% sobre o valor aduaneiro, totalizou R\$ 128.235,51, representando o tributo de maior impacto financeiro nesta etapa da operação. Sobre o IPI incidiu a alíquota Ad Valorem de 3,25%, resultando em R\$ 25.005,92, enquanto as contribuições ao PIS-Importação e COFINS-Importação, foram aplicadas as alíquotas Ad Valorem de 2,10% e 9,65% respectivamente, somaram R\$ 13.464,73 e R\$ 61.873,63.

A Taxa de Utilização do Siscomex foi apurada no valor fixo de R\$ 154,23, correspondente a uma unidade por NCM ou Adição registrada na DI. O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), calculado à alíquota de 8% sobre o frete internacional, teve como base o valor de USD 4.800,00, equivalente a USD 2.400,00 por contêiner, acrescido de R\$ 1.680,00 referentes à capatazia, totalizando R\$ 2.073,60. O total dos tributos federais apurados na DI somou R\$ 230.807,62, valor que representa o desembolso tributário imediato do importador no momento do desembarço aduaneiro da mercadoria.

A Figura 8 a seguir abre as despesas operacionais envolvidas no processo de importação, elencando custos de despacho/desembarço aduaneiro, despesas do agente de cargas (capatazia, manuseio, desconsolidação, etc.), armazenagem e transporte rodoviário.

Figura 8 - Despesas Operacionais (C&O; TTD 410; LR)

Despesas Operacionais		
Desembarço Aduaneiro		1.621,00
Despesas Agente de Cargas		5.205,86
Taxas Portuárias		0,00
Armazenagem	FCL JBS	4.578,42
Taxa Administrativa		0,00
Outras Despesas		0,00
Despesas fora da BC do ICMS		0,00
Transporte Rodoviário Nacional		9.000,00
Total (R\$)		20.405,28

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

O desembarço aduaneiro, serviço prestado pelo despachante aduaneiro responsável por representar o importador junto à Receita Federal e demais órgãos intervenientes durante o processo de liberação da carga, foi estimado no valor de R\$ 1.621,00, correspondente a um salário mínimo vigente, que é a prática de remuneração comumente adotada para este serviço.

As despesas do agente de cargas, no valor de R\$ 5.205,86, referem-se aos custos de destino do frete internacional, cobrados pelo armador e que incluem encargos como liberação

de documentos e demais serviços necessários para a retirada dos contêineres do navio no terminal portuário.

A armazenagem, no valor de R\$ 4.578,42, foi calculada com base na tabela de valores vigente praticada pelo Porto de Itajaí para contêineres de 40' na modalidade FCL. Por fim, o transporte rodoviário nacional, responsável pelo trajeto entre o Porto de Itajaí e o destino final em Criciúma, foi estimado em R\$ 9.000,00, calculado com base em valores praticados por transportadoras da região para o referido trajeto, considerando R\$ 4.500,00 por contêiner para os dois contêineres da operação. O total das despesas operacionais somou R\$ 20.405,28.

Conforme a legislação catarinense, a base de cálculo do ICMS é formada pelo valor aduaneiro acrescido dos tributos federais recolhidos na Declaração de Importação, exceto o IPI, que é excluído desta base, e das despesas aduaneiras que integram o custo de nacionalização da mercadoria, compreendendo o desembaraço aduaneiro, as despesas do agente de cargas e a armazenagem portuária.

O transporte rodoviário nacional, por ser uma despesa incorrida após o desembaraço e não integrar o processo de nacionalização, não compõe essa base. Sobre o subtotal desses elementos, aplica-se o método de cálculo por dentro, no qual o próprio ICMS integra sua base de cálculo, sendo a base final obtida pela divisão do subtotal pelo complemento da alíquota de destaque aplicável neste caso (1 – 10%), resultando na base de R\$ 953.760,58. Com a mercadoria desembaraçada e nacionalizada, a etapa seguinte compreende a emissão da nota fiscal de remessa pela comercial importadora ao adquirente, momento no qual incidem os tributos e encargos apresentados na Figura 9 a seguir, calculados sobre essa base.

Figura 9 - Tributos Mercadoria Nacionalizada (C&O; TTD 410; LR)

Tributos Mercadoria Nacionalizada		R\$ 953.760,58	Base Cálculo ICMS
Imposto	Incidência	R\$	
ICMS (Destaque 10%)	4,00%	38.150,42	
Honorários Benefício Fiscal	1,50%	14.306,41	
ICMS ST (Substituição Tributária)	-	0,00	
IPI NF Remessa	3,25%	5.991,29	
Total (R\$)		58.448,13	

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

Conforme evidenciado na Figura 9, o ICMS incidente nesta operação não é recolhido no momento do desembaraço aduaneiro, característica fundamental do TTD 410, que concede diferimento integral do imposto nessa etapa. O recolhimento ocorre apenas na saída subsequente da mercadoria, ou seja, no momento da emissão da nota fiscal de remessa pela comercial importadora ao adquirente.

A base de cálculo do ICMS é formada pelo valor aduaneiro acrescido dos tributos federais recolhidos na DI, das despesas aduaneiras que integram legalmente essa base, e do próprio ICMS calculado por dentro, metodologia prevista na legislação estadual catarinense.

Cabe destacar que despesas como o frete rodoviário nacional, por serem incorridas após o desembaraço e não integrarem o processo de nacionalização da mercadoria, não compõem essa base de cálculo. Sobre o valor de R\$ 953.760,58, aplica-se a alíquota efetiva de 4% decorrente do crédito presumido concedido pelo TTD 410, resultando em ICMS a recolher de R\$ 38.150,42, valor significativamente inferior ao que seria devido sob o regime comum de tributação.

O IPI destacado na nota fiscal de remessa, calculado à alíquota de 3,25% sobre o valor da nota fiscal, totalizou R\$ 5.991,29. Por tratar-se de mercadoria destinada à industrialização, esse valor poderá ser aproveitado como crédito pelo adquirente, caso seja contribuinte do IPI, não representando necessariamente um custo definitivo para a operação.

Por fim, os honorários da comercial importadora pelo serviço de intermediação e pela disponibilização do TTD 410 ao adquirente foram calculados à alíquota de 1,50% sobre a base de R\$ 953.760,58, totalizando R\$ 14.306,41. Esse encargo representa a remuneração da *trading company* pela estrutura operacional e pelo benefício fiscal proporcionado, e é um elemento relevante para a análise comparativa entre as modalidades de importação, uma vez que representa um custo adicional inexistente na importação por conta própria. O total dos tributos e encargos apurados nesta etapa somou R\$ 58.448,13.

Na sequência, a Figura 10 apresenta a apuração do custo total da operação sob o regime de Lucro Real, consolidando o total de desembolso financeiro, os créditos tributários passíveis de aproveitamento pelo adquirente e o custo efetivo final da mercadoria nacionalizada.

Figura 10 - Mercadoria Nacionalizada, Lucro Real (C&O; TTD 410; LR)

Mercadoria Nacionalizada		LUCRO REAL
Total Desembolso Financeiro (R\$)		950.838,57
Crédito IPI	3,25%	-30.997,22
Crédito PIS	2,10%	-13.464,73
Crédito COFINS	9,65%	-61.873,63
Crédito ICMS	10,00%	-95.376,06
Custo Total (R\$)		749.126,93
Quantidade (Ton)		54,00
Custo Unitário (R\$/Ton)		13.872,72

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

O total de desembolso financeiro da operação, correspondente à soma do valor aduaneiro, dos tributos federais recolhidos na Declaração de Importação, das despesas operacionais e dos tributos e encargos incidentes sobre a mercadoria nacionalizada, totalizou R\$ 950.838,57. Esse valor representa o montante efetivamente desembolsado pelo adquirente para a internalização da mercadoria antes do aproveitamento dos créditos tributários a que faz jus por ser optante pelo regime de Lucro Real.

No regime de Lucro Real, o sistema de apuração não cumulativo das contribuições federais e do ICMS permite que o adquirente aproprie créditos tributários gerados ao longo do processo de importação, reduzindo o custo efetivo da mercadoria. O crédito de IPI, no valor de R\$ 30.997,22, corresponde à soma do IPI recolhido na Declaração de Importação (R\$ 25.005,92) e do IPI destacado na nota fiscal de remessa emitida pela comercial importadora (R\$ 5.991,29), sendo ambos passíveis de aproveitamento pelo adquirente contribuinte do imposto. Os créditos de PIS-Importação e COFINS-Importação, no valor de R\$ 13.464,73 e R\$ 61.873,63 respectivamente, correspondem às contribuições recolhidas na DI e são aproveitáveis pelo adquirente optante pelo Lucro Real no regime não cumulativo, conforme previsto na Lei nº 10.865/2004.

O crédito de ICMS, no valor de R\$ 95.376,06, corresponde ao imposto destacado na nota fiscal de remessa emitida pela comercial importadora ao adquirente, calculado à alíquota de 10% sobre a base de cálculo de R\$ 953.760,58. Esse crédito é transferido ao adquirente para aproveitamento nas operações de saída subsequentes que ele realizar, sendo um dos principais benefícios indiretos proporcionados pela utilização do TTD 410 na cadeia da operação, uma vez que a carga tributária efetiva de ICMS suportada pela comercial importadora foi de apenas 4% sobre a mesma base, em razão do crédito presumido concedido pelo regime especial, enquanto o adquirente recebe crédito calculado sobre a alíquota cheia de 10%, gerando um benefício adicional na sua apuração fiscal.

Após o abatimento de todos os créditos tributários, o custo total da operação para o adquirente optante pelo Lucro Real foi de R\$ 749.126,93, resultando em um custo unitário de R\$ 13.872,72 por tonelada de resina de polipropileno nacionalizada. Esse valor representa o

custo efetivo de aquisição da mercadoria, considerando todos os desembolsos financeiros e os créditos tributários recuperáveis, e servirá como referência para a análise comparativa com os demais cenários apresentados nas seções seguintes.

4.3 OPERAÇÃO POR CONTA E ORDEM SEM A UTILIZAÇÃO DO TTD410 (LUCRO REAL)

O presente cenário analisa a mesma operação de importação por conta e ordem de terceiros descrita na seção anterior, mantendo todos os parâmetros operacionais e logísticos previamente estabelecidos, com a diferença de que neste cenário não há a utilização do Tratamento Tributário Diferenciado 410. O adquirente permanece enquadrado no regime de Lucro Real e tanto a comercial importadora quanto o adquirente estão estabelecidos no estado de Santa Catarina, ponto que, conforme será detalhado adiante, determina a alíquota de ICMS aplicável à operação.

Tendo em vista que os dados gerais, a composição do valor aduaneiro, os tributos federais incidentes na Declaração de Importação e as despesas operacionais são idênticos aos apresentados no cenário anterior, optou-se por consolidá-los em uma única figura de referência, evitando repetições que não agregariam valor analítico ao estudo. A Figura 11 apresenta esses parâmetros de forma resumida, servindo como base para a compreensão das diferenças apuradas nas etapas subsequentes da simulação.

Figura 11 - Parâmetros Importação (C&O; Sem TTD; LR)

Dados Gerais			
Taxa de Câmbio (USD/R\$)	5,0500	Origem → Destino → Entrega	Jubail / SAU → Itajaí → Criciúma
Produto	Polipropileno - Resina	Transporte	Marítimo - 42 dias
Quantidade (Ton)	54,000	Incoterm	CFR
Preço Origem (USD/Ton)	2.350,00	Acondicionamento	2 x Cntr 40' HC
NCM	3902.30.00	Finalidade	Industrialização

Valor Aduaneiro		
Descrição	USD	R\$
Valor da Mercadoria	126.900,00	640.845,00
Frete Internacional	0,00	0,00
Seguro Internacional	65,85	332,54
Total	126.965,85	641.177,54

Tributos Declaração Importação (DI)		
Imposto	R\$ 641.177,54	→ Base Cálculo Valor Aduaneiro
	Incidência	R\$
Imposto de Importação	20,00%	128.235,51
IPi	3,25%	25.005,92
PIS	2,10%	13.464,73
COFINS	9,65%	61.873,63
Taxa Siscomex (por NCM)	1	154,23
AFRMM Frete Internacional	8% sobre Frete + Capatazia	2.073,60
Total (R\$)		230.807,62

Despesas Operacionais	
Desembarço Aduaneiro	1.621,00
Despesas Agente de Cargas	5.205,86
Taxas Portuárias	0,00
Armazenagem FCL JBS	4.578,42
Taxa Administrativa	0,00
Outras Despesas	0,00
Despesas fora da BC do ICMS	0,00
Transporte Rodoviário Nacional	9.000,00
Total (R\$)	20.405,28

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Conforme evidenciado na Figura 11, os parâmetros operacionais e os custos até o momento do desembarço aduaneiro totalizam R\$ 892.390,44, resultado da soma do valor aduaneiro de R\$ 641.177,54, dos tributos federais apurados na Declaração de Importação de R\$ 230.807,62 e das despesas operacionais de R\$ 20.405,28. A partir desse ponto, a ausência

do TTD 410 determina uma dinâmica tributária significativamente distinta no que se refere ao ICMS, cujos efeitos sobre o fluxo de desembolsos e custo total da operação são apresentados e analisados a seguir.

A principal diferença deste cenário em relação ao anterior reside no tratamento tributário do ICMS sobre a mercadoria nacionalizada. Na ausência do TTD 410, o ICMS deixa de ser diferido e passa a ser recolhido integralmente no momento do desembarço aduaneiro, à alíquota de 17%. Sua base de cálculo é composta pelos mesmos elementos já descritos anteriormente, com a diferença de que o complemento aplicado no cálculo por dentro passa a ser $(1 - 17\%)$, resultando em uma base de cálculo de R\$ 1.034.198,22, superior à apurada no cenário com TTD 410 em razão da alíquota mais elevada incorporada à própria base. Os tributos e encargos incidentes sobre a mercadoria nacionalizada neste cenário são apresentados na Figura 12 a seguir.

Figura 12 - Tributos Mercadoria Nacionalizada (C&O; Sem TTD; LR)

Tributos Mercadoria Nacionalizada	R\$ 1.034.198,22	Base Cálculo ICMS
Imposto	Incidência	R\$
ICMS (Destaque 17%)	17,00%	175.813,70
Honorários Trade Company	1,50%	15.512,97
ICMS ST (Substituição Tributária)	-	0,00
IPI NF Remessa	3,25%	8.605,52
Total (R\$)		199.932,19

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

Sobre a base de R\$ 1.034.198,22, aplica-se a alíquota interna de 17%, resultando em ICMS a recolher de R\$ 175.813,70, valor significativamente superior aos R\$ 38.150,42 apurados no cenário com TTD 410, evidenciando de forma objetiva o impacto financeiro imediato da ausência do benefício fiscal sobre o fluxo de caixa da operação.

Os honorários da comercial importadora, calculados à mesma alíquota de 1,50% aplicada no cenário anterior, totalizaram R\$ 15.512,97, valor superior ao cenário com TTD em razão da base de cálculo mais elevada. O IPI destacado na nota fiscal de remessa foi apurado pela aplicação da alíquota de 3,25% sobre o valor total de R\$ 1.034.198,22, resultando em R\$ 33.611,44, do qual foi deduzido o IPI já recolhido na Declaração de Importação (R\$ 25.005,92), evitando a bitributação do imposto, chegando ao valor líquido de R\$ 8.605,52.

O total dos tributos e encargos apurados nesta etapa somou R\$ 199.932,19, valor consideravelmente superior aos R\$ 58.448,13 apurados no cenário com TTD 410, diferença que reflete diretamente o peso do ICMS recolhido pela alíquota cheia sem o amparo do benefício fiscal.

A Figura 13 a seguir apresenta a apuração do custo total da operação sob o regime de Lucro Real, consolidando o total de desembolso financeiro, os créditos tributários passíveis de aproveitamento pelo adquirente e o custo efetivo final da mercadoria nacionalizada.

Figura 13 - Mercadoria Nacionalizada (C&O; Sem TTD; LR)

Mercadoria Nacionalizada	LUCRO REAL
Total Desembolso Financeiro (R\$)	1.092.316,57
Crédito IPI	3,25%
Crédito PIS	2,10%
Crédito COFINS	9,65%
Crédito ICMS	17,00%
Custo Total (R\$)	807.553,07
Quantidade (Ton)	54,00
Custo Unitário (R\$/Ton)	14.954,69

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

O total de desembolso financeiro da operação sem a utilização do TTD 410 totalizou R\$ 1.092.316,57, valor R\$ 141.483,61 superior ao apurado no cenário com benefício fiscal, diferença que decorre essencialmente do recolhimento integral do ICMS no momento do desembaraço aduaneiro, sem diferimento.

No regime de Lucro Real, o adquirente apropria os mesmos créditos de PIS-Importação (R\$ 13.464,73) e COFINS-Importação (R\$ 61.873,63) verificados no cenário anterior, uma vez que esses tributos foram recolhidos nas mesmas condições na Declaração de Importação. O crédito de IPI, no valor de R\$ 33.611,44, corresponde à soma do IPI recolhido na DI (R\$ 25.005,92) e do IPI destacado na nota fiscal de remessa líquido do IPI de entrada (R\$ 8.605,52), totalizando o crédito integral passível de aproveitamento pelo adquirente. O crédito de ICMS, no valor de R\$ 175.813,70, corresponde ao imposto destacado na nota fiscal de remessa à alíquota interna de 17%, integralmente transferido ao adquirente para aproveitamento em suas operações de saída subsequentes.

Após o abatimento de todos os créditos tributários, o custo total da operação para o adquirente optante pelo Lucro Real foi de R\$ 807.553,07, resultando em um custo unitário de R\$ 14.954,69 por tonelada, valor R\$ 1.082,08 superior ao custo unitário de R\$ 13.872,61 apurado no cenário com utilização do TTD 410, diferença que será analisada em profundidade na seção comparativa deste capítulo.

4.4 OPERAÇÃO POR CONTA PRÓPRIA (DIRETA) COM A UTILIZAÇÃO DO TTD410 (LUCRO REAL)

Este cenário analisa uma operação de importação por conta própria, modalidade na qual a própria empresa adquirente figura como importadora direta da mercadoria, assumindo integralmente as obrigações aduaneiras, fiscais e operacionais decorrentes do processo, sem a intermediação de uma comercial importadora. A empresa encontra-se enquadrada no regime de Lucro Real e é detentora do Tratamento Tributário Diferenciado 410 (TTD 410).

Assim como no cenário anterior, os parâmetros operacionais e logísticos da operação de referência são mantidos, sendo as diferenças em relação aos cenários de conta e ordem decorrentes exclusivamente da modalidade de importação adotada. A Figura 14 a seguir apresenta os parâmetros base da operação, confirmando a identidade dos dados gerais, da composição do valor aduaneiro, dos tributos federais incidentes na Declaração de Importação e das despesas operacionais em relação aos cenários precedentes.

Figura 14 - Parâmetros Importação (CP; Com TTD; LR)

Dados Gerais			
Taxa de Câmbio (USD/R\$)	5,0500	Origem → Destino → Entrega	Jubail / SAU→Itajaí→Criciúma
Produto	Polipropileno - Resina	Transporte	Marítimo - 42 dias
Quantidade (Ton)	54,000	Incoterm	CFR
Preço Origem (USD/Ton)	2.350,00	Acondicionamento	2 x Cntr 40' HC
NCM	3902.30.00	Finalidade	Industrialização
Valor Aduaneiro			
Descrição	USD	R\$	
Valor da Mercadoria	126.900,00	640.845,00	
Frete Internacional	0,00	0,00	
Seguro Internacional	65,85	332,54	
Total	126.965,85	641.177,54	
Tributos Declaração Importação (DI)			
	R\$ 641.177,54	→ Base Cálculo Valor Aduaneiro	
Imposto	Incidência	R\$	
Imposto de Importação	20,00%	128.235,51	
IPi	3,25%	25.005,92	
PIS	2,10%	13.464,73	
COFINS	9,65%	61.873,63	
Taxa Siscomex (por NCM)	1	154,23	
AFRMM Frete Internacional	8% sobre Frete + Capatazia	2.073,60	
Total (R\$)		230.807,62	
Despesas Operacionais			
Desembaraço Aduaneiro		1.621,00	
Despesas Agente de Cargas		5.205,86	
Taxas Portuárias		0,00	
Armazenagem	FCL JBS	4.578,42	
Taxa Administrativa		0,00	
Outras Despesas		0,00	
Despesas fora da BC do ICMS		0,00	
Transporte Rodoviário Nacional		9.000,00	
Total (R\$)		20.405,28	

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Conforme evidenciado na Figura 14, os custos acumulados até o momento do desembaraço aduaneiro totalizam R\$ 892.390,44, resultado da soma do valor aduaneiro de R\$ 641.177,54, dos tributos federais apurados na Declaração de Importação de R\$ 230.807,62 e das despesas operacionais de R\$ 20.405,28. A partir desse ponto, a ausência da intermediação da comercial importadora determina uma dinâmica distinta na apuração dos tributos sobre a mercadoria nacionalizada, conforme demonstrado nos blocos seguintes.

A Figura 15 apresenta os tributos incidentes sobre a mercadoria nacionalizada e a apuração do custo total da operação sob o regime de Lucro Real.

Figura 15 - Tributos e Custo Total (CP; Com TTD; LR)

Tributos Mercadoria Nacionalizada		R\$ 953.760,58	Base Cálculo ICMS
Imposto	Incidência	R\$	
ICMS (Destaque 10%)	0,00%	0,00	
Honorários Benefício Fiscal	0,00%	0,00	
ICMS ST (Substituição Tributária)	-	0,00	
IPI NF Remessa	3,25%	0,00	
Total (R\$)		0,00	

Mercadoria Nacionalizada		LUCRO REAL
Total Desembolso Financeiro (R\$)		892.390,44
Crédito IPI	3,25%	-25.005,92
Crédito PIS	2,10%	-13.464,73
Crédito COFINS	9,65%	-61.873,63
Crédito ICMS	10,00%	-95.376,06
Custo Total (R\$)		696.670,10
Quantidade (Ton)		54,00
Custo Unitário (R\$/Ton)		12.901,30

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Uma característica fundamental da importação por conta própria com TTD 410 reside no fato de que, nesta modalidade, não há operação de saída intermediária, ou seja, não existe nota fiscal de remessa emitida por uma comercial importadora ao adquirente. A mercadoria é desembaraçada diretamente pela empresa importadora, que a incorpora ao seu processo produtivo. Em razão do diferimento concedido pelo TTD 410, o ICMS não é recolhido no momento do desembarço aduaneiro, tendo sua incidência postergada para as saídas subsequentes dos produtos industrializados pela própria empresa. Da mesma forma, por inexistir nota fiscal de remessa, não há incidência de IPI de remessa nem honorários de comercial importadora nesta etapa, resultando em tributos sobre a mercadoria nacionalizada totalmente zerados, conforme evidenciado na Figura 15.

O total de desembolso financeiro da operação correspondeu a R\$ 892.390,44, valor equivalente à soma do valor aduaneiro, dos tributos federais recolhidos na Declaração de Importação e das despesas operacionais, sem qualquer acréscimo tributário na etapa de nacionalização. Esse montante é significativamente inferior aos R\$ 950.832,51 e R\$ 1.092.316,57 apurados nos cenários de conta e ordem com e sem TTD 410, respectivamente, evidenciando o impacto da eliminação da etapa de intermediação comercial no custo da operação.

No regime de Lucro Real, a empresa importadora apropria os créditos de PIS-Importação (R\$ 13.464,73) e COFINS-Importação (R\$ 61.873,63) recolhidos na Declaração de Importação, bem como o crédito de IPI no valor de R\$ 25.005,92, correspondente ao IPI recolhido na DI e passível de aproveitamento nas saídas dos produtos industrializados. O crédito de ICMS, no valor de R\$ 95.376,06, corresponde ao crédito presumido de 10% concedido pelo TTD 410, calculado sobre a base de R\$ 953.760,58, e será apropriado pela empresa nas operações de saída subsequentes, reduzindo o ICMS devido sobre seus produtos acabados.

Após o abatimento de todos os créditos tributários, o custo total da operação foi de R\$ 696.670,10, resultando em um custo unitário de R\$ 12.901,30 por tonelada, o menor entre todos os cenários analisados até o momento, evidenciando que a importação por conta própria com TTD 410 representa a configuração de menor custo efetivo para empresas enquadradas no Lucro Real e habilitadas ao benefício fiscal, quando comparada à modalidade de conta e ordem.

4.5 OPERAÇÃO POR CONTA PRÓPRIA (DIRETA) SEM A UTILIZAÇÃO DO TTD410 (LUCRO REAL)

O cenário atual analisa a importação por conta própria sem a utilização do TTD 410, mantendo os mesmos parâmetros operacionais, logísticos e tributários dos cenários anteriores até o momento do desembaraço aduaneiro. A empresa importadora permanece enquadrada no regime de Lucro Real, e a distinção fundamental em relação ao cenário 4.4 reside exclusivamente na ausência do benefício fiscal, que determina o recolhimento integral do ICMS no momento do desembaraço aduaneiro, sem diferimento. A Figura 16 apresenta os tributos sobre a mercadoria nacionalizada e o custo total da operação.

Figura 16 - Tributos e Custo Total (CP; Sem TTD; LR)

Tributos Mercadoria Nacionalizada		R\$ 1.034.198,22	Base Cálculo ICMS
Imposto	Incidência		R\$
ICMS (Destaque 17%)	17,00%		175.813,70
Honorários Benefício Fiscal	0,00%		0,00
ICMS ST (Substituição Tributária)	-		0,00
IPI NF Remessa	3,25%		0,00
Total (R\$)			175.813,70

Mercadoria Nacionalizada		LUCRO REAL
Total Desembolso Financeiro (R\$)		1.068.204,14
Crédito IPI	3,25%	-25.005,92
Crédito PIS	2,10%	-13.464,73
Crédito COFINS	9,65%	-61.873,63
Crédito ICMS	17,00%	-175.813,70
Custo Total (R\$)		792.046,16
Quantidade (Ton)		54,00
Custo Unitário (R\$/Ton)		14.667,52

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

Na ausência do TTD 410, o ICMS passa a ser recolhido integralmente no desembaraço aduaneiro, à alíquota interna de 17% calculada por dentro sobre a base de R\$ 1.034.198,22, resultando em ICMS a recolher de R\$ 175.813,70. Esse valor representa um desembolso financeiro imediato e sem contrapartida de diferimento, impactando diretamente o fluxo de caixa da empresa importadora. Por tratar-se de importação por conta própria, não há honorários de comercial importadora nem IPI de remessa, assim como verificado no cenário anterior, de modo que o único tributo incidente nesta etapa é o próprio ICMS, totalizando R\$ 175.813,70.

O total de desembolso financeiro da operação atingiu R\$ 1.068.204,14, valor R\$ 175.813,70 superior ao apurado no cenário de conta própria com TTD 410 (R\$ 892.390,44), diferença que corresponde exatamente ao ICMS recolhido no desembaraço, evidenciando de forma objetiva o impacto financeiro imediato da ausência do benefício fiscal. No regime de Lucro Real, o adquirente apropria os créditos de IPI (R\$ 25.005,92), PIS-Importação (R\$ 13.464,73), COFINS-Importação (R\$ 61.873,63) e ICMS (R\$ 175.813,70), sendo este último correspondente ao imposto recolhido integralmente no desembaraço e passível de aproveitamento nas operações de saída subsequentes.

Após o abatimento de todos os créditos tributários, o custo total da operação foi de R\$ 792.046,16, resultando em um custo unitário de R\$ 14.667,52 por tonelada, valor R\$

1.766,22 superior ao apurado no cenário de conta própria com TTD 410, reforçando o impacto do benefício fiscal na redução do custo efetivo da operação.

4.6 ANÁLISE COMPARATIVA DOS CENÁRIOS

Apresentados individualmente os quatro cenários de importação nas seções anteriores, este tópico tem por objetivo confrontá-los, evidenciando os impactos financeiros, tributários e operacionais decorrentes da utilização do Tratamento Tributário Diferenciado 410 e das diferentes modalidades de importação analisadas. Para tanto, os cenários são comparados sob três perspectivas complementares: a composição e o montante do desembolso financeiro total, o impacto específico do ICMS na operação e o custo efetivo final após o aproveitamento dos créditos tributários disponíveis ao adquirente optante pelo regime de Lucro Real.

Os quatro cenários analisados são: importação por conta e ordem com TTD 410 (C&O Com TTD), importação por conta e ordem sem TTD 410 (C&O Sem TTD), importação por conta própria com TTD 410 (CP Com TTD) e importação por conta própria sem TTD 410 (CP Sem TTD), todos considerando o mesmo produto, rota, volume e enquadramento tributário, de modo a garantir a comparabilidade dos resultados.

A Figura 17 a seguir apresenta a composição do desembolso financeiro dos quatro cenários analisados, permitindo identificar em quais etapas da operação as diferenças se manifestam e qual o seu impacto sobre o montante total desembolsado pelo importador.

Figura 17 - Análise Comparativa: Composição do Desembolso Financeiro

ANÁLISE COMPARATIVA DE CENÁRIOS DE IMPORTAÇÃO				
TTD 410 — Resina de Polipropileno — NCM 3902.30.00 — 54 Toneladas — Lucro Real				
Descrição	C&O Com TTD 410 Lucro Real	C&O Sem TTD 410 Lucro Real	CP Com TTD 410 Lucro Real	CP Sem TTD 410 Lucro Real
1. COMPOSIÇÃO DO DESEMBOLSO FINANCEIRO (R\$)				
Valor Aduaneiro	641.177,54	641.177,54	641.177,54	641.177,54
Tributos — Declaração de Importação (DI)				
Imposto de Importação (20%)	128.235,51	128.235,51	128.235,51	128.235,51
IPI (3,25%)	25.005,92	25.005,92	25.005,92	25.005,92
PIS-Importação (2,10%)	13.464,73	13.464,73	13.464,73	13.464,73
COFINS-Importação (9,65%)	61.873,63	61.873,63	61.873,63	61.873,63
AFRMM (8%)	2.073,60	2.073,60	2.073,60	2.073,60
Taxa Siscomex	154,23	154,23	154,23	154,23
Subtotal Tributos DI	230.807,62	230.807,62	230.807,62	230.807,62
Despesas Operacionais				
Desembarço Aduaneiro	1.621,00	1.621,00	1.621,00	1.621,00
Agente de Cargas (Despesas de Destino)	5.205,86	5.205,86	5.205,86	5.205,86
Armazenagem	4.578,42	4.578,42	4.578,42	4.578,42
Transporte Rodoviário Nacional	9.000,00	9.000,00	9.000,00	9.000,00
Subtotal Despesas Operacionais	20.405,28	20.405,28	20.405,28	20.405,28
Tributos Mercadoria Nacionalizada				
ICMS	38.150,42	175.813,70	0,00	175.813,70
Honorários Trade Company (1,50%)	14.306,41	15.512,97	0,00	0,00
IPI NF Remessa	5.991,29	8.605,52	0,00	0,00
	58.448,13	199.932,19	0,00	175.813,70
TOTAL DESEMBOLSO FINANCEIRO	950.838,57	1.092.316,57	892.390,44	1.068.204,14

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Conforme evidenciado na Figura 17, o valor aduaneiro, os tributos federais recolhidos na Declaração de Importação e as despesas operacionais são integralmente idênticos

nos quatro cenários, totalizando R\$ 641.177,54, R\$ 230.807,62 e R\$ 20.405,28 respectivamente.

A principal diferenciação entre os cenários ocorre nos tributos sobre a mercadoria nacionalizada. Nos cenários com utilização do TTD 410, o ICMS não é recolhido no momento do desembaraço aduaneiro, em razão do diferimento concedido pelo benefício fiscal. No cenário C&O com TTD, o ICMS é recolhido na saída da nota fiscal de remessa à alíquota efetiva de 4% sobre a base de R\$ 953.760,58, resultando em R\$ 38.150,42, enquanto no cenário CP com TTD o ICMS é diferido integralmente para as operações de saída subsequentes dos produtos industrializados pela própria empresa, não gerando qualquer desembolso nesta etapa.

Nos cenários sem TTD 410, por sua vez, o ICMS é recolhido integralmente no desembaraço aduaneiro à alíquota de 17%, resultando em R\$ 175.813,70 em ambos os casos, representando o componente de maior impacto sobre o desembolso financeiro total nesses cenários.

Os honorários da *trade company*, exclusivos dos cenários de conta e ordem, totalizaram R\$ 14.306,41 no cenário com TTD e R\$ 15.512,97 no cenário sem TTD, diferença explicada pela base de cálculo mais elevada no segundo caso em razão do ICMS pleno. Da mesma forma, o IPI de remessa, também restrito aos cenários de conta e ordem, foi de R\$ 5.991,29 com TTD e R\$ 8.605,52 sem TTD, pelo mesmo motivo. Nos cenários de conta própria, a ausência de intermediação elimina esses dois encargos, contribuindo para a redução do desembolso total.

O total de desembolso financeiro evidencia de forma objetiva o impacto combinado do benefício fiscal e da modalidade de importação: o cenário CP com TTD apresentou o menor desembolso, de R\$ 892.390,44, seguido pelo C&O com TTD (R\$ 950.838,57), CP sem TTD (R\$ 1.068.204,14) e C&O sem TTD (R\$ 1.092.316,57). A diferença entre o menor e o maior desembolso alcançou R\$ 199.926,13, evidenciando o peso conjunto do ICMS pleno e dos encargos de intermediação sobre o custo da operação.

A Figura 18 apresenta os créditos tributários recuperáveis pelo adquirente optante pelo Lucro Real em cada um dos quatro cenários analisados.

Figura 18 - Análise Comparativa: Créditos Tributários Recuperáveis

2. CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS RECUPERÁVEIS — LUCRO REAL (R\$)				
	C&O Com TTD 410 Lucro Real	C&O Sem TTD 410 Lucro Real	CP Com TTD 410 Lucro Real	CP Sem TTD 410 Lucro Real
Crédito IPI	30.997,22	33.611,44	25.005,92	25.005,92
Crédito PIS-Importação	13.464,73	13.464,73	13.464,73	13.464,73
Crédito COFINS-Importação	61.873,63	61.873,63	61.873,63	61.873,63
Crédito ICMS	95.376,06	175.813,70	95.376,06	175.813,70
TOTAL CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS	201.711,64	284.763,50	195.720,34	276.157,98

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Os créditos de PIS-Importação (R\$ 13.464,73) e COFINS-Importação (R\$ 61.873,63) são idênticos nos quatro cenários, uma vez que essas contribuições foram recolhidas nas mesmas condições na Declaração de Importação em todos os casos, e seu aproveitamento pelo adquirente optante pelo Lucro Real no regime não cumulativo independe da modalidade de importação ou da utilização do TTD 410.

O crédito de IPI apresenta variação entre os cenários de conta e ordem e os de conta própria. Nos cenários C&O, o crédito total de IPI corresponde à soma do IPI recolhido na DI e do IPI destacado na nota fiscal de remessa, totalizando R\$ 30.997,22 no cenário com TTD e R\$ 33.611,44 no cenário sem TTD, essa diferença é explicada pela base de cálculo mais elevada do IPI de remessa no segundo caso, em razão do ICMS “cheio” incorporado ao valor da nota

fiscal. Nos cenários CP, inexistindo nota fiscal de remessa nessa etapa, o crédito de IPI limita-se ao imposto recolhido na DI, totalizando R\$ 25.005,92 em ambos os casos.

O crédito de ICMS é o elemento de maior variação entre os cenários e reflete diretamente o tratamento tributário aplicado. Nos cenários com TTD 410, o crédito de ICMS é de R\$ 95.376,06, correspondente ao imposto calculado à alíquota de 10% sobre a base de R\$ 953.760,58, transferido ao adquirente para aproveitamento em suas operações de saída subsequentes. Nos cenários sem TTD 410, o crédito de ICMS é de R\$ 175.813,70, correspondente ao imposto recolhido integralmente à alíquota de 17% no desembaraço aduaneiro, igualmente recuperável pelo adquirente.

Embora o crédito de ICMS seja numericamente superior nos cenários sem TTD, essa diferença não representa uma vantagem real, uma vez que o desembolso financeiro imediato é proporcionalmente maior, comprometendo o fluxo de caixa da operação antes mesmo do aproveitamento do crédito.

O total de créditos tributários recuperáveis foi de R\$ 201.711,64 no cenário C&O com TTD, R\$ 284.763,50 no C&O sem TTD, R\$ 195.720,34 no CP com TTD e R\$ 276.157,98 no CP sem TTD.

A análise isolada dos créditos, sem considerar o desembolso financeiro correspondente, poderia levar à conclusão equivocada de que os cenários sem TTD são mais vantajosos em razão do maior crédito de ICMS gerado. Contudo, é precisamente neste ponto que reside uma das principais vantagens do TTD 410: nos cenários com o benefício fiscal, o adquirente desembolsa efetivamente 4% de ICMS sobre a base de cálculo, mas se credita de 10% sobre essa mesma base, gerando um crédito superior ao imposto efetivamente pago, o que representa um benefício financeiro adicional além do diferimento.

Nos cenários sem TTD, o adquirente desembolsa e se credita do mesmo montante de 17%, sem qualquer ganho nessa relação. A compreensão do custo efetivo final, apresentada no bloco seguinte com a Figura 19, consolida essa análise.

Figura 19 - Análise Comparativa: Custo Efetivo Final

3. CUSTO EFETIVO FINAL				
	C&O Com TTD 410 Lucro Real	C&O Sem TTD 410 Lucro Real	CP Com TTD 410 Lucro Real	CP Sem TTD 410 Lucro Real
Custo Total (R\$)	749.126,93	807.553,07	696.670,10	792.046,16
Quantidade (Toneladas)	54,00	54,00	54,00	54,00
Custo Unitário (R\$/Ton)	13.872,72	14.954,69	12.901,30	14.667,52

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

O custo efetivo final consolida o resultado de todas as etapas analisadas anteriormente e representa o indicador mais relevante para a tomada de decisão, pois reflete o desembolso líquido real da operação após o aproveitamento dos créditos tributários disponíveis. Os resultados evidenciam com clareza o impacto combinado da utilização do TTD 410 e da modalidade de importação adotada sobre o custo de aquisição da mercadoria.

O cenário de menor custo foi a importação por conta própria com TTD 410, com custo total de R\$ 696.670,10 e custo unitário de R\$ 12.901,30 por tonelada. Em segundo lugar, o cenário de conta e ordem com TTD 410 apresentou custo total de R\$ 749.126,93 e custo unitário de R\$ 13.872,72 por tonelada. Os cenários sem TTD 410 apresentaram custos significativamente superiores: a importação por conta própria sem TTD resultou em custo unitário de R\$ 14.667,52, enquanto a conta e ordem sem TTD registrou o maior custo unitário entre os quatro cenários, de R\$ 14.954,69 por tonelada.

A comparação entre os cenários com e sem TTD dentro da mesma modalidade de importação revela a dimensão do benefício fiscal. Na modalidade conta e ordem, a utilização

proporcionou uma redução de R\$ 1.081,97 no custo unitário, equivalente a uma economia de 7,23% em relação ao cenário sem benefício. Na modalidade conta própria, a economia foi ainda mais expressiva: R\$ 1.766,22 por tonelada, representando uma redução de 12,04% no custo unitário. Considerando o volume total de 54 toneladas da operação analisada, a economia absoluta proporcionada pelo benefício fiscal foi de R\$ 58.426,17 na modalidade conta e ordem e de R\$ 95.375,06 na modalidade conta própria.

A comparação entre as modalidades de importação demonstra que a importação por conta própria apresenta custo efetivo inferior à conta e ordem em ambos os cenários com diferença de R\$ 971,42 por tonelada com TTD 410 e de R\$ 287,17 por tonelada sem o benefício fiscal.

Contudo, essa análise deve ser interpretada com cautela, pois os valores apurados na simulação não contemplam os custos internos associados à estruturação e manutenção de uma área dedicada ao comércio exterior dentro da empresa importadora, como salários de profissionais especializados, sistemas de gestão, custos de compliance e despesas com habilitação e manutenção do TTD 410. Para empresas que já dispõem de estrutura operacional consolidada e know-how em importação, a modalidade por conta própria tende a ser financeiramente mais vantajosa.

Por outro lado, para empresas sem experiência em comércio exterior, sem equipe dedicada ou sem volume de importações que justifique a internalização dessas operações, a conta e ordem representa uma alternativa estrategicamente mais adequada, transferindo à comercial importadora a responsabilidade operacional, regulatória e fiscal do processo, ainda que a um custo de intermediação que deve ser considerado na análise de viabilidade da operação.

A Figura 20 apresenta o impacto específico do ICMS nos quatro cenários e o ranking final por custo unitário, consolidando os principais resultados da análise comparativa.

Figura 20 - Impacto do ICMS na Operação e Ranking por Custo Unitário

4. IMPACTO DO ICMS NA OPERAÇÃO DE IMPORTAÇÃO				
	C&O Com TTD 410 Lucro Real	C&O Sem TTD 410 Lucro Real	CP Com TTD 410 Lucro Real	CP Sem TTD 410 Lucro Real
ICMS desembolsado no desembaraço (R\$)	0,00	175.813,70	0,00	175.813,70
ICMS diferido (recolhido na saída) (R\$)	38.150,42	0,00	N/A	0,00
Alíquota efetiva de ICMS paga	4,00%	17,00%	4,00%	17,00%
Crédito ICMS transferido ao adquirente (R\$)	95.376,06	175.813,70	95.376,06	175.813,70
Economia de ICMS vs. regime comum — C&O (R\$)	137.663,28	0,00	N/A	N/A
Economia de ICMS vs. regime comum — CP (R\$)	N/A	N/A	175.813,70	0,00

5. RANKING — MENOR CUSTO UNITÁRIO (R\$/TON)		
Posição	Cenário	Custo Unitário (R\$/Ton)
1º lugar	CP — Com TTD 410 — Lucro Real	R\$ 12.901,30
2º lugar	C&O — Com TTD 410 — Lucro Real	R\$ 13.872,72
3º lugar	CP — Sem TTD 410 — Lucro Real	R\$ 14.667,52
4º lugar	C&O — Sem TTD 410 — Lucro Real	R\$ 14.954,69

Fonte: Elaborado pelo Autor (2026).

O ICMS representa o tributo de maior impacto diferenciador entre os cenários analisados, sendo sua forma de incidência o principal determinante do custo efetivo da operação. Nos cenários sem TTD 410, o imposto é recolhido integralmente no momento do desembaraço aduaneiro à alíquota de 17%, resultando em um desembolso imediato de R\$ 175.813,70 em ambos os casos, C&O e CP, comprometendo o fluxo de caixa da empresa importadora antes mesmo da chegada da mercadoria ao seu destino final.

Nos cenários com TTD 410, a dinâmica tributária do ICMS é distinta. No cenário C&O com TTD, o imposto é diferido para o momento da emissão da nota fiscal de remessa pela comercial importadora, sendo recolhido à alíquota efetiva de 4% sobre a base de cálculo,

totalizando R\$ 38.150,42, enquanto o adquirente se credita de R\$ 95.376,06, calculado à alíquota de destaque de 10% sobre a mesma base, gerando, conforme já destacado, um crédito superior ao imposto efetivamente pago. A economia de ICMS proporcionada pelo TTD 410 neste cenário, em comparação ao regime comum de tributação, foi de R\$ 137.663,28.

No cenário CP com TTD, o diferimento é integral, nenhum valor de ICMS é desembolsado na etapa de nacionalização da mercadoria. Cabe destacar, contudo, que o diferimento não representa isenção ou extinção do tributo, mas sim o seu postergamento para as operações de saída subsequentes realizadas pela própria empresa importadora, momento em que o imposto será apurado e recolhido conforme as regras do TTD 410. Para fins desta análise, que se limita ao processo de importação, o diferimento integral representa uma economia de caixa equivalente ao valor total do ICMS que seria devido no momento do desembaraço sob o regime comum de tributação, de R\$ 175.813,70, constituindo o maior benefício tributário imediato entre os cenários analisados.

O ranking final por custo unitário sintetiza os resultados da análise comparativa e confirma que a utilização do TTD 410 é determinante para a competitividade da operação de importação. O cenário de menor custo foi a importação por conta própria com TTD 410, com custo unitário de R\$ 12.901,30 por tonelada, seguido pela conta e ordem com TTD 410 (R\$ 13.872,72), conta própria sem TTD 410 (R\$ 14.667,52) e, por fim, conta e ordem sem TTD 410 (R\$ 14.954,69). A diferença entre o melhor e o pior cenário foi de R\$ 2.053,39 por tonelada, ou R\$ 110.883,06 para a operação total de 54 toneladas, evidenciando de forma objetiva o impacto financeiro expressivo da combinação entre o benefício fiscal e a modalidade de importação mais adequada ao perfil da empresa importadora.

4.7 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os resultados apurados no estudo confirmam e aprofundam os pressupostos teóricos apresentados na fundamentação deste trabalho, evidenciando que a utilização de benefícios fiscais estaduais exerce impacto significativo sobre a estrutura de custos das operações de importação e sobre a competitividade das empresas que atuam no comércio exterior.

O papel determinante da tributação na viabilidade econômica das importações, identificado empiricamente nos quatro cenários analisados, encontra respaldo direto nas considerações de Vidigal e Caetano (2015), para os quais a carga tributária incidente nas importações brasileiras, composta por II, IPI, PIS/COFINS-Importação e ICMS, representa um fator estrutural de elevação de custos, exigindo das empresas importadoras gestão tributária estratégica como condição de competitividade. No presente estudo, a variação de R\$ 2.053,39 no custo unitário por tonelada entre o melhor e o pior cenário analisado demonstra concretamente a magnitude desse impacto, corroborando a relevância do planejamento tributário apontada pelos autores.

A constatação de que o ICMS é o tributo de maior poder diferenciador entre os cenários está em linha com o que estabelece a Lei Complementar nº 87/1996 (Lei Kandir), que prevê a incidência do imposto sobre bens importados e permite aos estados instituírem regimes diferenciados de apuração. Conforme demonstrado na análise comparativa, a diferença entre o recolhimento integral de 17% nos cenários sem TTD 410 e o recolhimento efetivo de 4% com crédito presumido de 10% nos cenários com o benefício produziu uma economia de ICMS de R\$ 137.663,28 na modalidade conta e ordem, e um diferimento integral de R\$ 175.813,70 na modalidade conta própria. Esses resultados confirmam a efetividade dos mecanismos de diferimento e crédito presumido previstos no RICMS/SC como instrumentos de redução da carga tributária efetiva sobre as importações (Santa Catarina, 2019).

O impacto dos TTDs sobre a atração de operações de importação para Santa Catarina, já apontado por Dagostin (2011) como fator de consolidação do estado como polo de comércio exterior, se materializa nos resultados do estudo. A possibilidade de reduzir o custo unitário de importação em até 12,04% por meio do TTD 410, sem alteração dos parâmetros logísticos ou da rota de importação, demonstra que o benefício fiscal opera diretamente sobre a variável mais sensível à decisão de localização das operações: o custo efetivo de aquisição da mercadoria. Esse dado reforça o argumento de Dagostin (2011) de que a complexidade tributária do ambiente brasileiro estimula os estados a formularem políticas fiscais próprias para disputar o fluxo de operações de comércio exterior.

Conforme destacado por Segalis (2015), a definição da modalidade de importação está diretamente relacionada à estrutura operacional e ao nível de expertise da empresa adquirente, e os resultados obtidos quantificam o custo financeiro da intermediação, fornecendo subsídio objetivo para essa decisão estratégica.

Contudo, a interpretação desse resultado requer a cautela apontada pela própria análise dos cenários: a vantagem financeira da importação direta pressupõe que a empresa já disponha de estrutura operacional consolidada em comércio exterior. Para empresas sem expertise interna, a utilização de uma comercial importadora habilitada ao TTD 410 representa uma alternativa estrategicamente relevante, ainda que implique custo de intermediação, pois permite o acesso ao benefício fiscal sem a necessidade de investimento em estrutura própria e habilitação junto à SEF/SC. Essa análise dialoga com a perspectiva de Segalis (2015) e com as disposições da Instrução Normativa RFB nº 1.861/2018 (Brasil, 2018), que regulamenta a importação por conta e ordem e reconhece sua função de viabilizar operações de importação para empresas sem capacidade operacional para realizá-las de forma direta.

A relação entre o regime tributário da empresa importadora e o aproveitamento de benefícios fiscais, discutida na fundamentação teórica, também se confirma empiricamente nos resultados. Henrique *et al.*, (2024) aponta que o Lucro Real é o regime que oferece melhores condições para o aproveitamento integral de créditos de ICMS, PIS e COFINS nas operações de importação, e os resultados do estudo demonstram que, nesse regime, o adquirente se credita de R\$ 95.376,06 de ICMS nos cenários com TTD 410, valor superior ao imposto efetivamente recolhido de R\$ 38.150,42 na modalidade conta e ordem, gerando um benefício financeiro adicional além do diferimento. Essa relação entre crédito presumido superior ao imposto pago configura uma das principais vantagens operacionais do TTD 410 e só pode ser plenamente explorada por empresas no regime de Lucro Real não cumulativo, reforçando a relevância do enquadramento tributário como variável de planejamento.

Por fim, os resultados obtidos contribuem para ampliar a literatura sobre tributação e incentivos fiscais no comércio exterior brasileiro ao oferecer evidências quantitativas do impacto dos TTDs catarinenses sobre o custo de importação, dimensão que, conforme indicado por Oliveira e Petri (2024), ainda carece de análises empíricas detalhadas no contexto regional. A diferença de R\$ 110.883,06 no custo total de uma operação de 54 toneladas entre o melhor e o pior cenário analisado demonstra que a decisão sobre a utilização de benefícios fiscais e a escolha da modalidade de importação não são questões meramente operacionais, mas sim variáveis estratégicas com impacto financeiro expressivo e mensurável sobre a competitividade das empresas importadoras.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comércio exterior brasileiro ocupa posição estratégica na economia nacional, com corrente de comércio de US\$ 599,9 bilhões em 2024, e o estado de Santa Catarina se destaca nesse cenário, respondendo por cerca de 12,85% do total importado pelo país no mesmo período, com aproximadamente US\$ 33,7 bilhões importados. Nesse contexto, a tributação

incidente sobre as operações de importação, composta por II, IPI, PIS/COFINS-Importação, AFRMM e ICMS, representa um fator estrutural de elevação de custos, exigindo das empresas importadoras gestão tributária estratégica como condição de competitividade. Para enfrentar esse desafio, o Estado de Santa Catarina instituiu mecanismos de incentivo fiscal voltados às operações de importação realizadas por meio de seus portos e aeroportos, com destaque para os Tratamentos Tributários Diferenciados TTD 409, 410 e 411, que atuam sobre a incidência do ICMS por meio de diferimento e crédito presumido.

Nesse contexto, o estudo procurou responder à seguinte questão de pesquisa: *quais são os efeitos da utilização de benefícios fiscais nas operações de importação realizadas em Santa Catarina em comparação às operações realizadas sem os incentivos tributários?* A partir dessa questão, delimitou-se o objetivo geral do estudo, que se propôs a analisar os efeitos da utilização do benefício fiscal em um processo de importação em comparação a uma operação sem incentivos, a fim de evidenciar vantagens e desvantagens que orientem a escolha do importador.

No que se refere ao primeiro objetivo específico, que consistia em descrever as modalidades de importação previstas na legislação brasileira, identificou-se que o ordenamento jurídico brasileiro prevê três modalidades principais: a importação direta, na qual a própria empresa adquirente conduz todas as etapas do processo; a importação por conta e ordem de terceiros, na qual uma comercial importadora atua como intermediária operacional e fiscal; e a importação por encomenda, na qual a importadora assume integralmente os custos da operação para posterior revenda ao encomendante. Cada modalidade possui regulamentação própria, com destaque para a Instrução Normativa RFB nº 1.861/2018, que disciplina a importação por conta e ordem.

Quanto ao segundo objetivo específico, que buscou identificar vantagens e desvantagens de cada modalidade, constatou-se que a importação direta oferece maior controle operacional e menor custo de intermediação, porém exige estrutura interna especializada e habilitação junto aos órgãos competentes. A importação por conta e ordem, por sua vez, permite o acesso a benefícios fiscais como o TTD 410 sem a necessidade de habilitação própria, transferindo à comercial importadora a responsabilidade operacional e regulatória, ainda que a um custo de intermediação que impacta o custo final da mercadoria. A importação por encomenda apresenta maior flexibilidade e menor risco financeiro ao encomendante, sendo indicada para operações pontuais ou empresas sem experiência consolidada em comércio exterior.

Em relação ao terceiro objetivo específico, que propôs a apresentação e comparação de um estudo de caso de operações realizadas com e sem benefícios fiscais, os resultados evidenciaram de forma objetiva o impacto financeiro do TTD 410 sobre o custo de importação. Analisados quatro cenários: importação por conta própria com TTD, conta e ordem com TTD, conta própria sem TTD e conta e ordem sem TTD, verificou-se que o cenário de menor custo foi a importação por conta própria com TTD 410, com custo unitário de R\$ 12.901,30 por tonelada, enquanto o cenário de maior custo foi a conta e ordem sem TTD 410, com R\$ 14.954,69 por tonelada. A diferença entre os extremos alcançou R\$ 110.883,06 para a operação total de 54 toneladas, respondendo diretamente à pergunta de pesquisa: a utilização do TTD 410 gerou redução de até 12,04% no custo unitário de importação em comparação às operações sem o benefício fiscal, com impacto ainda mais expressivo quando combinada à modalidade de importação por conta própria.

No que tange ao quarto objetivo específico, que visou destacar limitações e pontos críticos sob os aspectos operacional, financeiro e legal, verificou-se que a vantagem financeira da importação por conta própria pressupõe estrutura operacional consolidada, com profissionais especializados, sistemas de gestão e cumprimento das obrigações de compliance e habilitação junto à SEF/SC, custos que não foram contemplados na simulação e que podem reduzir ou

eliminar a vantagem apurada para empresas sem essa estrutura prévia. Do ponto de vista financeiro, identificou-se que o maior crédito de ICMS gerado nos cenários sem TTD não representa vantagem real, uma vez que o desembolso imediato correspondente compromete o fluxo de caixa antes mesmo do aproveitamento do crédito. Sob o aspecto legal, o diferimento integral concedido pelo TTD 410 na modalidade conta própria não representa isenção do tributo, mas sim postergação de sua incidência para as operações de saída subsequentes, o que deve ser considerado no planejamento tributário da empresa importadora.

A partir dos resultados obtidos, sugere-se às empresas importadoras localizadas em Santa Catarina que realizem análise criteriosa da relação entre o custo de estruturação e manutenção de uma área de comércio exterior própria e a economia proporcionada pela importação direta com TTD 410, de modo a identificar o volume de operações a partir do qual a internalização do processo se torna financeiramente vantajosa em relação à intermediação por conta e ordem. Para empresas que já dispõem dessa estrutura, a habilitação ao TTD 410 representa uma alavanca competitiva relevante.

Do ponto de vista acadêmico, o estudo contribui para a ampliação da literatura sobre tributação e incentivos fiscais no comércio exterior brasileiro ao oferecer evidências quantitativas do impacto dos TTDs catarinenses sobre o custo efetivo de importação, dimensão ainda pouco explorada em análises empíricas no contexto regional. A abordagem comparativa entre modalidades de importação e cenários tributários distintos constitui um modelo metodológico replicável para análises similares em outros estados ou com outros regimes especiais.

Como limitação, ressalta-se que os resultados obtidos são característicos de uma operação específica, um insumo industrial, importado via Porto de Itajaí por empresa enquadrada no Lucro Real, e não contemplam os custos internos de estruturação da área de comércio exterior nem variações cambiais, de frete ou de alíquotas que possam ocorrer entre operações. Dessa forma, os valores apurados devem ser interpretados como referência comparativa e não como parâmetro universal aplicável a qualquer operação de importação.

Para pesquisas futuras, recomenda-se a ampliação do escopo do estudo para incluir os TTDs 409 e 411, permitindo uma comparação mais abrangente entre os regimes disponíveis em Santa Catarina, bem como a incorporação de empresas enquadradas no Lucro Presumido, regime para o qual as implicações do aproveitamento de créditos tributários diferem substancialmente das identificadas neste trabalho. Sugere-se ainda a realização de estudos longitudinais que avaliem o impacto acumulado do benefício fiscal ao longo de múltiplas operações, considerando a variação cambial e as oscilações nas alíquotas aplicáveis.

Por fim, os resultados deste estudo reforçam que a decisão sobre a utilização de benefícios fiscais e a escolha da modalidade de importação não são questões meramente operacionais, mas sim variáveis estratégicas com impacto financeiro expressivo e mensurável sobre a competitividade das empresas importadoras. Em um ambiente tributário complexo como o brasileiro, o conhecimento detalhado dos instrumentos fiscais disponíveis e de suas interações com o regime tributário e a estrutura operacional de cada empresa, constitui diferencial competitivo relevante e condição para a tomada de decisão mais eficiente no comércio exterior.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, André Filipe Zago de; PORTUGAL, Marcelo Savino. **Abertura comercial brasileira e instabilidade da demanda de importações**. Nova Economia, Belo Horizonte, v. 8, n. 1, p. 37–63, jul. 1998. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/novaeconomia/article/view/2234>. Acesso em: 25 out. 2025.

B2B CONTABILIDADE. **Benefício fiscal importador Santa Catarina**. [S. l.: s. n.], [2024]. Disponível em: <https://contabilidadeb2b.com.br/beneficio-fiscal-importador-santa-catarina/>. Acesso em: 27 out. 2025.

B2B CONTABILIDADE. **Valor aduaneiro**: o que é, como calcular e por que impacta o seu custo tributário. [S. l.: s. n.], [2024]. Disponível em: <https://contabilidadeb2b.com.br/blog/valor-aduaneiro/>. Acesso em: 28 out. 2025.

BERTAN, Ramon Ventura. **Custo logístico na importação**: uma análise comparativa entre modais de transporte. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/127142>. Acesso em: 24 out. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 28 out. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010**. Regulamenta a cobrança, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI. Brasília, DF: Presidência da República, 2010. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm. Acesso em: 27 out. 2025.

BRASIL. **Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996**. Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1996. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp87.htm. Acesso em: 28 out. 2025.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm. Acesso em: 27 out. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004.** Dispõe sobre a Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e a Cofins-Importação incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.865.htm. Acesso em: 27 out. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.** Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante – FMM, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.893.htm. Acesso em: 02 nov. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Siscomex. **Modalidades de pagamento.** Brasília, DF: MDIC, [2024]. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/7-negociacao-com-o-importador/modalidades-de-pagamento>. Acesso em: 22 out. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Siscomex. **Tabela-resumo Incoterms 2020.** Brasília, DF: MDIC, [2024]. Disponível em: <https://www.gov.br/siscomex/pt-br/servicos/aprendendo-a-exportar/7-negociacao-com-o-importador/tabela-resumo-incoterms-2020>. Acesso em: 21 out. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Balança comercial brasileira 2024:** dados gerais. Brasília, DF: MDIC, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral>. Acesso em: 12 set. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). **Comex Stat.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 08 set 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). **Comex Stat.** Brasília, 2026. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 14 abr 2026.

BRASIL. Receita Federal. **Gasto tributário:** conceito e critérios de classificação. Brasília, DF: Receita Federal, [2022]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios/renuncia/gastos-tributarios-bases-efetivas/sistema-tributario-de-referencia-str-v1-02.pdf>. Acesso em: 28 out. 2025.

BRASIL. Receita Federal. **II – Imposto de Importação.** Brasília, DF: Receita Federal, [2015]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/orientacao-tributaria/tributos/imposto-importacao>. Acesso em: 27 out. 2025.

BRASIL. Receita Federal. **Instrução Normativa RFB nº 1.861, de 27 de dezembro de 2018.** Estabelece requisitos e condições para a realização de operações de importação por

conta e ordem de terceiro e por encomenda. Brasília, DF: Receita Federal, 2018. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=373070>. Acesso em: 28 out. 2025.

BRASIL. Receita Federal. **IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados**. Brasília, DF: Receita Federal, [2015]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/orientacao-tributaria/tributos/ipi>. Acesso em: 27 out. 2025.

BRASIL. Receita Federal. **Quanto vou pagar de impostos?** Brasília, DF: Receita Federal, [2024]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/remessas-postal-e-expressa/preciso-pagar-impostos-nas-compras-internacionais/quanto-pagarei-de-imposto>. Acesso em: 28 out. 2025.

BRASIL. Receita Federal. **Sistema Classif**. Brasília, DF: Receita Federal, [2024]. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/classificacao-fiscal-de-mercadorias/classif>. Acesso em: 22 out. 2025.

BRAZABANK. **Trading companies**: o que são e quais os serviços prestados. [S. l.: s. n.], [2023]. Disponível em: <https://www.brazabank.com.br/conteudo/trading-companies-o-que-sao-e-quais-os-servicos-prestados/>. Acesso em: 27 out. 2025.

CÁNOVAS CABRERA, Alfonso. **Manual de uso de las reglas Incoterms 2020**. 1. ed. [S. l.]: Marge Books, 2020. 288 p. Disponível em: <https://tecbiblio.com/wp-content/uploads/2025/05/manual-de-uso-de-las-reglas-incoterms-2020.pdf>. Acesso em: 22 out. 2025.

CARVALHO, Igor Gomes de; SANTANA, Edson Júnior. **Planejamento tributário: lucro real x lucro presumido**. *Reiva Revista*, [S. l.], 2020. Disponível em: <https://reiva.unifaj.edu.br/reiva/article/view/165/131>. Acesso em: 28 out. 2025.

CONEXOS CLOUD. **Guia dos benefícios fiscais: Santa Catarina, Pernambuco e Espírito Santo**. [S. l.]: Conexos Cloud, [2025]. Disponível em: <https://conexoscloud.com.br/guia-dos-beneficios-fiscais/>. Acesso em: 28 out. 2025.

CONEXOS CLOUD. **O reajuste da taxa do Siscomex é legal?** [S. l.]: Conexos Cloud, [2023]. Disponível em: <https://conexoscloud.com.br/reajuste-taxa-siscomex-e-legal/>. Acesso em: 28 out. 2025.

CONSIDERA, Claudio et al. **O comércio exterior do Brasil (1997-2024)**. Blog do IBRE, Rio de Janeiro, 9 abr. 2025. Disponível em: <https://blogdoibre.fgv.br/posts/o-comercio-exterior-do-brasil-1997-2024>. Acesso em: 21 out. 2025

COSTA, Rafaela Cristina da. **Crédito presumido do ICMS em empresas de comércio exterior**: benefício financeiro gerado a partir da obtenção do TTD 409. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/244925>. Acesso em: 27 out. 2025.

DAGOSTIN, William Ferreira. **ICMS nas importações**: benefícios fiscais nas operações por conta e ordem de terceiros em Santa Catarina. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2011.

ESRI. **Importações**: o que são? Guia completo. [S. l.: s. n.], 2024. Disponível em: <https://esri.net.br/importacoes-guia-completo/>. Acesso em: 24 out. 2025.

HENRIQUE, Marcelo Rabelo et al. **O impacto causado pela escolha de um regime tributário na lucratividade da empresa**. **RICADI**, [S. l.], v. 17, ago./dez. 2024. Disponível em: <https://urisaoluiz.com.br/site/wp-content/uploads/2024/12/2-O-IMPACTO-CAUSADO-PELA-ESCOLHA-DE-UM-REGIME-TRIBUTARIO-NA-LUCRATIVIDADE-DA-EMPRESA.pdf>. Acesso em: 28 out. 2025.

INSIGHT GLOBAL. **Documentação para comércio exterior**: o que eu preciso. [S. l.: s. n.], [2024]. Disponível em: <https://www.insightglobal.com.br/pt/noticias/documentacao-para-comercio-exterior-o-que-eu-preciso>. Acesso em: 22 out. 2025.

MAGNUS. **Benefícios fiscais em Santa Catarina – TTD 409, 410 e 411**. [S. l.: s. n.], [s. d.]. Disponível em: <https://www.magnus.com.br/post/beneficios-fiscais-em-santa-catarina-ttd-409-410-e-411>. Acesso em: 24 abr. 2026.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MEU CONTADOR ONLINE. **TTD 409**: o que é? Como realizar a apuração de ICMS? [S. l.: s. n.], [2023]. Disponível em: <https://www.meucontadoronline.com.br/blog/ttd-409/>. Acesso em: 28 out. 2025.

MINEIRO, Márcia; SILVA, Mara A. Alves da; FERREIRA, Lúcia Gracia. **Pesquisa qualitativa e quantitativa: imbricação de múltiplos e complexos fatores das abordagens investigativas**. **Momento: Diálogos em Educação**, Rio Grande, v. 31, n. 2, p. 1–17, 2022. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/momento/article/view/14538>. Acesso em: 07 nov. 2025.

NARWAL SISTEMAS. **Despacho aduaneiro**: o que é, para que serve e etapas. [S. l.: s. n.], [2024]. Disponível em: <https://www.narwalsistemas.com.br/blog/despacho-aduaneiro/>. Acesso em: 23 out. 2025.

OLIVEIRA, Filipe Cabral de; PETRI, Sergio Murilo. **Impacto financeiro e tributário do TTD 409, benefício fiscal de Santa Catarina**. **Anais New Science Publishers | Editora Impacto**, [S. l.], v. 1, n. 1, 2024. DOI: 10.56238/I-CIM-071. Disponível em: <https://periodicos.newsciencepubl.com/ans/article/view/1863>. Acesso em: 28 out. 2025.

OLIVEIRA, Luciel Henrique de. **Comércio exterior: fundamentos e organização**. [S. l.]: Editora UNIFAE, 2021. Disponível em:

<https://www.fae.br/unifae/cms/filemanager/files/propeq/editora/1624903813792-editora-universitaria-unifae-28-06-2021-livro-comercio-exterior-fundamentos-e-organizacao.pdf>. Acesso em: 28 out. 2025.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. Disponível em: <https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 24 out. 2025.

ROLDÃO, Diego de Souza. **Estrutura portuária catarinense: uma análise a partir da percepção dos armadores internacionais**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2016. Disponível em: <http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/4923/1/DIEGO%20DE%20SOUZA%20ROLDAO.pdf>. Acesso em: 26 out. 2025.

SÁ, Pedro Henrique Ribeiro de; REIS, Elizabeth Vieira dos. **Modelos de regimes de tributação no Brasil: impactos e desafios para as empresas brasileiras**. *Contemporânea: Contemporary Journal*, [S. l.], v. 5, n. 6, p. 1–17, 2025. DOI: 10.56083/RCV5N6-005. Disponível em: <https://ojs.revistacontemporanea.com/ojs/index.php/home/article/view/8283/5767>. Acesso em: 28 out. 2025.

SANTA CATARINA. **Lei nº 17.763, de 12 de agosto de 2019**. Dispõe sobre os Tratamentos Tributários Diferenciados – TTD no âmbito do ICMS e estabelece outras providências. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 2019. Disponível em: https://legislacao.sef.sc.gov.br/html/leis/2019/lei_19_17763.htm. Acesso em: 28 out. 2025.

SARQUIS, Sarquis José Buainain. **Comércio internacional e crescimento econômico no Brasil**. Brasília: FUNAG, 2011. 248 p. Disponível em: <https://funag.gov.br/loja/download/864-comercio-internacional.pdf>. Acesso em: 12 set. 2025.

SCPAR. **Benefícios fiscais: principais incentivos para importação por Santa Catarina**. Florianópolis: SCPAR Porto, 2024. Disponível em: <https://www.scpa.sc.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/incentivosfiscaissantacatarina.pdf>. Acesso em: 26 out. 2025.

SEGALIS, Gabriel. **Fundamentos de exportação e importação no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015. E-book.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2014. Disponível em: https://www.ufrb.edu.br/ccab/images/AEPE/Divulga%C3%A7%C3%A3o/LIVROS/Metodologia_do_Trabalho_Cient%C3%ADfico_-_1%C2%AA_Edi%C3%A7%C3%A3o_-_Antonio_Joaquim_Severino_-_2014.pdf. Acesso em: 28 out. 2025.

SIENA, Osmar et al. **Metodologia da pesquisa científica e elementos para elaboração e apresentação de trabalhos acadêmicos**. Belo Horizonte: Editora Poisson, 2024. Disponível em: https://livros.poisson.com.br/individuais/Manual_de_Trabalho/Manual_de_Trabalho.pdf. Acesso em: 07 nov. 2025.

SILVA, Juliana Cavalcante Santos da. **Enquadramento tributário: perspectiva do contador sobre a tributação no Brasil e importância para as empresas**. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Contábeis) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Nova Andradina, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufms.br/handle/123456789/5436>. Acesso em: 28 out. 2025.

SOUSA, Felipe Dias de et al. **Tributação de produtos importados no Brasil: uma análise de seus efeitos econômicos**. Revista JRG de Estudos Acadêmicos, [S. l.], ano 7, v. 7, n. 15, jul./dez. 2024. DOI: 10.55892/jrg.v7i15.1607. Disponível em: <https://revistajrg.com/index.php/jrg>. Acesso em: 20 out. 2025.

SOUZA, Isadora Regina de. **Empresas "trading companies" e "comerciais importadoras e exportadoras": análise de seus fundamentos e diferenças**. 2013. Trabalho de Iniciação Científica – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2013. Disponível em: <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/3274/ISADORA%20REGINA%20DE%20SOUZA.pdf>. Acesso em: 02 nov. 2025.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. **Manual de importação e exportação**. Brasília: UnB, set. 2022. Disponível em: https://daf.unb.br/images/DCF/form.manuais/Manual_de_Importao_v2_1.pdf. Acesso em: 30 out. 2025.

VIDIGAL, Hevelliny de Fátima Ferreira; CAETANO, Valdeci José. **Tributos na importação: análise em uma empresa importadora de veículos no Brasil**. Qualia: a ciência em movimento, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 16–39, jul./dez. 2015. Disponível em: <https://revistas.unifan.edu.br/index.php/RevistaICSA/article/view/132/99>. Acesso em: 29 out. 2025.

VINICOM. **TTD SC: como funciona, benefícios e dicas para solicitar**. [S. l.: s. n.], 2024. Disponível em: <https://vinicom.com.br/ttd-sc/>. Acesso em: 28 out. 2025.

WILSON SONS. **Despacho aduaneiro: saiba o que é e as principais etapas desse processo**. [S. l.: s. n.], [2023]. Disponível em: <https://wilsonsons.com.br/pt-br/blog/despacho-aduaneiro/>. Acesso em: 24 out. 2025.

WORLD TRADE ORGANIZATION. **World Trade Report 2024: trade and inclusiveness – how to make trade work for all**. Geneva: WTO, 2024. Disponível em: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtr24_e/wtr24_e.pdf. Acesso em: 12 set. 2025.