

continuação

ITAU DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS S.A. - CNPJ nº 33.311.713/0001-25

DIRETORIA
Diretores

ÁLVARO DE ALVARENGA FREIRE PIMENTEL (1)
ANDRÉ BALESTRIN CESTARE
BADI MAANI SHAIKHZADEH
CARLOS AUGUSTO SALAMONDE
CARLOS FERNANDO ROSSI CONSTANTINI
CARLOS HENRIQUE DONEGÁ AIDAR
CLAUDIO CÉSAR SANCHES
EDUARDO HIROYUKI MIYAKI
GILBERTO FRUSSA
JOSÉ GERALDO FRANCO ORTIZ JUNIOR (1)
MATIAS GRANATA
PEDRO GABRIEL BOAINAIN
PEDRO LINS ALBUQUERQUE BARBOSA
RICARDO NUNO DELGADO GONÇALVES
TATIANA GRECCO
VANESSA LOPES REISNER

(1) Eleitos na AGE de 12/01/2021, em fase de homologação pelo BACEN

Contador
ARNALDO ALVES DOS SANTOS
CRC - 1SP210.058/O-3

Sede: Avenida Brigadeiro Faria Lima, 3.500 - 3º andar (Parte)
Itaim Bibi - São Paulo - SP

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

Aos Administradores e Acionistas
Itaú Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A.

Opinião
Examinamos as demonstrações contábeis da Itaú Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A. ("Instituição"), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2020 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Itaú Distribuidora de Títulos e Valores Mobiliários S.A. em 31 de dezembro de 2020, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicáveis às instituições autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil.

Base para opinião
Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir, intitulada "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis". Somos independentes em relação à Instituição, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas conforme essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Responsabilidades da Administração e da governança pelas demonstrações contábeis
A Administração da Instituição é responsável pela elaboração e adequada apresentação das demonstrações contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, aplicáveis às instituições autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações contábeis livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações contábeis, a Administração é responsável pela avaliação da capacidade de a Instituição continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações contábeis, a não ser que a Administração pretenda liquidar a Instituição ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela governança da Instituição são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações contábeis.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis
Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações contábeis, tomadas em conjunto, estão livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas não uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria sempre detectam as

eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações contábeis.

Como parte de uma auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações contábeis, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.
- Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados às circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Instituição.
- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração.
- Concluímos sobre a adequação do uso, pela Administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da Instituição. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações contábeis ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Instituição a não mais se manter em continuidade operacional.
- Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações contábeis, inclusive as divulgações e se essas demonstrações contábeis representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamos-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance planejado, da época da auditoria, das constatações relevantes de auditoria e, quando eventualmente identificadas durante nossos trabalhos, as deficiências significativas nos controles internos.

São Paulo, 25 de fevereiro de 2021

pwc
PricewaterhouseCoopers
Auditores Independentes
CRC 2SP000160/O-5

Emerson Laerte da Silva
Contador CRC 1SP171089/O-3

EUA desistem de sobretaxar alumínio

No governo Trump, ocorreu escalada protecionista contra o produto brasileiro, mas com eleição de Biden houve reversão dessa política

Lorema Rodrigues / BRASÍLIA

Os Estados Unidos encerraram investigação de subsídios sobre exportações brasileiras de chapas de liga de alumínio sem imposição de sobretaxas ao produto nacional. O governo brasileiro continuará acompanhando a investigação antidumping, ainda em curso, sobre o mesmo produto. A autoridade americana considerou ter havido dumping nas exportações brasileiras, mas deve concluir análise de dano para que se determine a eventual aplicação de medidas", diz a nota.

Em 2019, os EUA compraram US\$ 104 milhões de chapas de alumínio brasileiras, 40% do total exportado pelo País. Durante

o governo Donald Trump foram adotadas medidas contra o alumínio e o aço brasileiro, em uma escalada protecionista da administração americana. Com a eleição de Joe Biden, há expectativa nos dois setores de reversão dessas medidas e de um menor protecionismo pelo país norte-americano.

De acordo com o Itamaraty, a investigação no setor de alumínio examinou 23 programas governamentais brasileiros, como o programa de Financiamento de Máquinas e Equipamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (Finame), o programa de drawback, que devolve ao ex-

portador tributos sobre a produção vendida ao exterior, e a isenção de PIS/Cofins. A conclusão é que os programas não configuram subsídios.

"Os resultados contribuirão também para fortalecer ainda mais as relações econômico-comerciais entre Brasil e EUA", completa a nota.

A Associação Brasileira do Alumínio (Abal) comemorou a decisão do governo norte-americano. "O resultado favorável ao nosso pleito fortalece a relação das empresas brasileiras do alumínio com um mercado e um parceiro comercial estratégico", disse a associação, em nota.

Comercio. Em 2019, EUA ficaram com 40% do exportado



Gargalo. Mesmo com a recuperação da economia, não está claro quanto tempo o transporte marítimo levará para se normalizar

Caos chega ao frete global e eleva custo do transporte marítimo

Pandemia interrompeu comércio internacional e adicionou um novo desafio à recuperação econômica mundial

Peter S. Goodman
Alexandra Stevenson
Niraj Choshi
Michael Corkery
THE NEW YORK TIMES

No mar da costa de Los Angeles, mais de duas dezenas de navios de contêineres repletos de bicicletas ergométricas, eletrônicos e outros cobiçados produtos importados estão parados há até duas semanas. Em Kansas City, agricultores estão com dificuldades para enviar soja a clientes na Ásia. Na China, móveis destinados à América do Norte se acumulam nas fábricas.

Em todo o planeta, a pandemia prejudicou o comércio em

um grau extraordinário, elevando o custo de frete das mercadorias e adicionando um novo desafio à recuperação da economia. O vírus causou confusão na coreografia das cargas enviadas de um continente a outro.

No centro da tempestade está o frete de contêineres, a força motriz da globalização.

Ospedidos americanos confinados em suas casas para as fábricas na China cresceram e muitas dessas mercadorias são transportadas pelo Pacífico em contêineres. Enquanto os lares americanos encheram os quartos com móveis de escritório e os porões com esteiras ergométricas, a demanda por frete superou a disponibilidade de contêineres na Ásia, provocando uma escassez no continente no momento em que os compartimentos se acumulam em portos americanos.

Contêineres que levaram milhares de máscaras a países da África e da América do Sul no iní-

cio da pandemia continuam por lá, vazios e abandonados, porque as empresas concentraram suas embarcações nas rotas mais populares – que ligam a América do Norte e a Europa à Ásia.

E, nos portos que recebem os navios, repletos de mercadorias para descarregar, as embarcações ficam frequentemente encalhadas por dias, em engarrafamentos de trânsito marítimo. A pandemia e suas restrições limitaram a disponibilidade de trabalhadores de docas e caminhoneiros, causando atrasos no transportes de cargas que são sentidos do sul da Califórnia até Cingapura. Todo contêiner que não pode ser descarregado em um local é um contêiner que não poderá ser carregado em outro lugar.

"Eu nunca vi nada assim", afirmou Lars Mikael Jensen, diretor para Integração Oceânica Global da A.P. Moller-Maersk, a maior transportadora de cargas do mundo. "Todos os eixos da cadeia de abastecimento estão sobrecarregados. Os navios, os caminhões, os armazéns."

Mar revoltoso. Economias de todo o mundo estão sofrendo com as oscilações causadas pelas perturbações nos mares. Custos mais elevados no transporte de grãos e soja dos EUA

pelo Pacífico ameaçam elevar o preço da comida na Ásia. Contêineres vazios estão estacionados em portos da Austrália e da Nova Zelândia; contêineres são escassos no porto indiano de Calcutá, forçando fabricantes de componentes para produtos eletrônicos a enviar sua mercadoria de caminhão para o porto de Mumbai, 1,6 mil quilômetros a oeste, onde a cadeia de abastecimento funciona melhor.

O caos nos mares ocasionou uma bonança entre empresas de transporte de cargas como a Maersk, que, em fevereiro, citou um crescimento recorde nos preços do frete ao informar um ganho de mais de US\$ 2,7 bilhões no faturamento não tributado nos últimos três meses de 2020.

Ninguém sabe por quanto

Logística
"Eu nunca vi nada assim. Todos os eixos da cadeia de abastecimento estão sobrecarregados. Os navios, os caminhões, os armazéns."
Lars Mikael Jensen
DIRETOR PARA INTEGRAÇÃO GLOBAL
DA A.P. MOLLER-MAERSK

tempo esse transtorno durará, ainda que alguns especialistas estimem que os contêineres continuarão escassos até o fim do ano, enquanto as fábricas que os produzem – quase todas na China – se apressam para acompanhar a demanda.

Assim tem início o caos. Mais de uma década atrás, durante a crise financeira global, empresas de frete foram devastadas. Enquanto um misterioso vírus emergia da China, no ano passado, fazendo com que o governo do país fechasse fábricas para evitar sua disseminação, a indústria de frete se preparou para uma reprise. Transportadoras cortaram serviços, paralisando muitas embarcações.

A pressão aumentou quando os americanos reformularam sua maneira de gastar. Privados de suas viagens de férias e refeições em restaurantes, eles passaram a comprar mais consoles de videogame e bateadeiras de massas – e a reformar suas casas para o trabalho remoto e o ensino a distância.

A quantidade de equipamentos para exercícios físicos transportados por contêineres da Ásia para a América do Norte mais que dobrou entre setembro e novembro, em comparação com o mesmo período do ano anterior, de acordo com análise da Sea-Intelligence, uma empresa de pesquisas com base em Copenhague. Os carregamentos de fogões e utensílios de cozinha quase dobraram nesse período. O transporte de desinfetantes aumentou mais de 6.800%. "Todo crescimento que ocorreu foi basicamente induzido pela pandemia", afirmou Alan Murphy, fundador do grupo de pesquisa.

Analisado de maneira ampla, o volume de comércio global teve queda de somente 1% em 2020 em comparação com o ano anterior. Mas esse número não reflete a maneira como o período se desdobrou – com uma queda de mais de 12% entre abril e maio seguida de uma retomada igualmente dramática. O sistema não conseguiu se ajustar, contêineres foram enviados a lugares errados, e os preços do frete alcançaram altas estratosféricas.

A empresa de Peter Baum em

Nova York, a Baum-Essex, usa fábricas na China e no Sudeste Asiático para produzir guardachuvas para a Costco, sacolas de algodão para o Walmart e cerâmicas para a Bed Bath & Beyond. Seis meses atrás, ele pagava cerca de US\$ 2,5 mil para enviar um contêiner de 12 metros para a Califórnia. "Acabamos de pagar US\$ 67 mil por isso", afirmou ele. "É o maior preço de frete que já vi em 45 anos de negócios."

Nos portos de Los Angeles e Long Beach, a descarga foi atrasada por uma escassez de trabalhadores de docas e caminhoneiros, enquanto o vírus deixou alguns doentes e forçou outros a fazer quarentena. "Espera-se que a diminuição no volume continue até o começo do segundo semestre", afirmou o diretor do porto de Los Angeles, Gene Seroka, em reunião de retórica.

Os navios na costa de Los Angeles esgotaram os atracadouros disponíveis, tendo de apelar para as chamadas vagas de deriva – zonas em que eles podem flutuar livremente, como aviões que circulam aeroportos congestionados.

Cenário incerto. Nas semanas recentes, navios de carga transportaram intensamente contêineres vazios para a Ásia, aumentando sua disponibilidade no continente, de acordo com dados da Container x Change, uma consultoria alemã. Alguns especialistas assumem que, conforme a vacinação aumentar e a vida retornar à normalidade, os americanos retomarão seus gastos habituais, reduzindo a necessidade por contêineres.

Mesmo quando isso acontecer, porém, os varejistas começarão a formar seus estoques para as vendas de fim de ano.

O plano de estímulo ao consumo que tramita no Congresso deve gerar contratações, que, por sua vez, ocasionarão outra onda de consumo. "Poderá haver uma outra subcategoria de consumidores totalmente diferente que não conseguia consumir antes", afirmou Michael Brown, analista de contêineres da KBW, em Nova York. "Estamos potencialmente diante de um longo período de escassez." / TRADUÇÃO DE AUGUSTO CALIL