

**AMBIÇÃO INDUSTRIAL EUROPEIA:
UM NOVO CAPÍTULO COM O *INDUSTRIAL
ACCELERATOR Act 2026***

MARÇO/2026

CONSELHO DO IEDI

<i>Conselheiro</i>	<i>Empresa</i>
Alberto Borges de Souza	Caramuru Alimentos S.A.
Amarílio Proença de Macêdo	J.Macêdo Alimentos S.A.
Bruno Uchino	Unipar Carbocloro S.A.
Carlos Eduardo Sanchez	EMS - Indústria Farmacêutica Ltda.
Dan Ioschpe <i>Vice-Presidente</i>	Ioschpe-Maxion S.A.
Daniel Feffer	Grupo Suzano S.A.
Décio da Silva	WEG S.A.
Eduardo Fischer	MRV S.A.
Eugênio Emílio Staub	Conselheiro Emérito
Eugênio Staub Filho <i>Vice-Presidente</i>	Gradiente S.A.
Flávio Gurgel Rocha	Confecções Guararapes S.A.
Francisco Gomes Neto	Embraer S.A.
Guilherme C. Gerdau Johannpeter <i>Presidente</i>	Gerdau S.A.
Gustavo Basto Lima Moura	Moura S.A.
Gustavo Pimenta	Vale S.A.
Henri Armand Slezynger	Unigel S.A.
Horacio Lafer Piva	Klabin S.A.
João Guilherme Sabino Ometto	Grupo São Martinho S.A.
José Roberto Ermírio de Moraes	Votorantim Participações S.A.
José Roberto E. de Moraes Filho <i>Vice-Presidente</i>	Votorantim Participações S.A.
Josué Christiano Gomes da Silva	Coteminas S.A.
Lírio Albino Parisotto	Videolar S.A.

CONSELHO DO IEDI

<i>Conselheiro</i>	<i>Empresa</i>
Lucas Kallas	Cedro Participações S.A.
Lucas Santos Rodas	Companhia Nitro Química Brasileira S.A.
Luiz Alberto Garcia	Algar S.A.
Luiz Cassiano Rando Rosolen	Indústrias Romi S.A.
Marcelo Facchini	Facchini S.A.
Marcelo Faria de Lima	Metalfrio S.A.
Marcelo Silvestre	Galvani S.A.
Marcos Lutz	Ultrapar Participações S.A.
Paulo Carlos de Brito Filho	Mineração Santa Elina S.A.
Paulo Diederichsen Villares	Membro Colaborador
Pedro Luiz Barreiros Passos	Natura Cosméticos S.A.
Pedro Wongtschowski	Conselheiro Emérito
Raul Calfat <i>Vice-Presidente</i>	Itaúsa S.A. e Embraer S.A.
Ricardo Steinbruch	Vicunha Têxtil S.A.
Roberto Caiuby Vidigal	Membro Colaborador
Rodolfo Villela Marino	Itaúsa S.A.
Rodrigo Osmo	Tenda S.A.
Rubens Ometto	Cosan S.A.
Salo Seibel <i>Vice-Presidente</i>	Dexco S.A.
Silvia Nascimento	Aço Verde do Brasil S.A.
Victório De Marchi	AmBev S.A.

AMBIÇÃO INDUSTRIAL EUROPEIA:
UM NOVO CAPÍTULO COM O *INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT* 2026

Introdução.....	5
Contexto da Elaboração da Lei de Aceleração Industrial	7
Disputas internas e pressões externas.....	9
Objetivos e Principais Medidas.....	11
Preferência europeia por produtos de baixo carbono como reforço da cadeia de valor	12
Licenciamento simplificado e digitalizado para projetos industriais	13
Zonas especiais de aceleração industrial	14
Condicionabilidade para o investimento direto estrangeiro.....	15
Tratamento de Setores Estratégicos	16
Requisitos de Conteúdo Local e o Conceito de Equivalência	20
Resultados esperados da IAA	22
Implicações da IAA para o Programa Horizonte Europa	24
Desafios na Adoção da IAA	26
Considerações finais	27
Referências Bibliográficas	29

AMBIÇÃO INDUSTRIAL EUROPEIA: UM NOVO CAPÍTULO COM O *INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT* 2026

Introdução

Este Estudo IEDI analisa os principais pontos da Lei de Aceleração Industrial (*Industrial Accelerator Act*), apresentada formalmente pela Comissão Europeia em 4 de março de 2026, a qual constitui uma das mais significativas propostas de política industrial da história recente da União Europeia (UE).

Antes de sua efetiva adoção, contudo, a IAA ainda deverá ser negociada e aprovada pelo Conselho da União Europeia e pelo Parlamento Europeu. Uma vez aprovada, a IAA terá aplicabilidade direta em todos os Estados-Membros.

Refletindo uma mudança de paradigma, com a transição de uma economia baseada puramente no livre comércio para uma estratégia de soberania industrial, resiliência e segurança econômica, a Lei de Aceleração Industrial surge como uma resposta estrutural ao declínio da manufatura na Europa, que viu sua participação no PIB sair de 17,4% em 2000 para os atuais 14,3% (dados de 2024).

Essa proposta legislativa visa reverter a tendência estrutural de desindustrialização verificada no continente europeu nas últimas décadas e fortalecer a resiliência estratégica da UE diante de um cenário geopolítico crescentemente adverso e de intensa concorrência global.

Com intervenção em múltiplas frentes, tais como mobilização de compras públicas para produtos europeus de baixo carbono, criação de zonas de aceleração industrial, simplificação de licenciamentos e introdução de critérios de valor agregado para investimentos estrangeiros, a IAA estabelece a meta ambiciosa de elevar a participação da indústria europeia para 20% do PIB até 2035.

A elaboração da proposta, contudo, não se deu sem controvérsias internas. Originalmente prevista para ser apresentada em dezembro de 2025, a IAA sofreu três adiamentos sucessivos, reflexo das profundas divergências que marcaram os debates tanto no interior da Comissão Europeia quanto entre os Estados-Membros.

O ponto mais sensível das negociações centrou-se na definição do conceito de "preferência europeia" e, em particular, nos critérios para determinar o que deveria ser reconhecido como "fabricado na Europa".

Para elaboração desse Estudo IEDI foram consultados documentos oficiais da Comissão Europeia, bem como análise de associações empresariais, de empresas consultorias, centros de pesquisas europeus. Também foram consultados artigos publicados no site *Euronews* e em jornais como *Financial Times*, *Le Monde* e *Nikkei Asia*.

Contexto da Elaboração da Lei de Aceleração Industrial

A Lei de Aceleração Industrial emerge de um processo de reflexão estratégica que se aprofundou nos últimos anos no âmbito da Comissão Europeia, diante da acumulação de sinais de alerta sobre a trajetória da indústria europeia.

Embora a preocupação com a desindustrialização da Europa não seja nova, foi a convergência de múltiplos choques exógenos — a pandemia de Covid-19 e a consequente exposição das fragilidades nas cadeias de abastecimento globais, a guerra na Ucrânia e a crise energética dela decorrente, a escalada das tensões geopolíticas e a instrumentalização crescente das relações econômicas para fins estratégicos — que conferiu nova urgência ao debate e criou as condições políticas para uma intervenção regulatória de maior envergadura.

O Relatório Draghi sobre a competitividade da UE, publicado em 2024, forneceu o diagnóstico analítico que fundamenta a proposta. O documento identificou como causas centrais da perda de competitividade europeia os elevados custos de energia, a fragmentação dos mercados de capitais, o subinvestimento em inovação e tecnologia, e a excessiva dependência de insumos e componentes estratégicos provenientes de países terceiros, em particular da China.

Entre outras medidas, o Relatório recomendou a utilização estratégica das compras públicas e dos programas de incentivo público para criar mercados de referência para produtos industriais europeus de baixo carbono. A IAA foi concebida, portanto, para operacionalizar essas recomendações sobre a competitividade europeia.

A proposta da IAA também se insere no contexto mais amplo do Pacto Industrial Limpo (CID), apresentado pela Comissão Europeia em 26 fevereiro de 2025. O Pacto representa uma evolução em relação ao Pacto Ecológico Europeu original de dezembro de 2019. Sem abandonar os objetivos climáticos, o CID adicionou uma nova dimensão ao argumentar que a transição verde deve consolidar, e não corroer, a base industrial da Europa.

Nesse sentido, a IAA traduz a ambição do Pacto Industrial Limpo em instrumentos regulatórios concretos que afetam diretamente as compras públicas, os regimes nacionais de apoio à pesquisa e à inovação, o investimento estrangeiro e a organização territorial das atividades industriais.

A IAA também dialoga com legislações preexistentes, complementando o *Net Zero Industry Act* (NZIA), que entrou em vigor em junho de 2024 e aborda barreiras ao desenvolvimento da indústria europeia de tecnologias de emissões líquidas zero, e a Lei das Matérias-Primas Críticas, aprovada em maio de 2024, que estabelece metas de produção para minerais essenciais às transições verde e digital.

A IAA estende o regime de licenciamento acelerado do NZIA a todos os projetos de descarbonização industrial e alinha-se com o sistema de comércio de licenças de emissão (EU ETS) e com o Mecanismo de Ajustamento de Carbono à Fronteira (CBAM) para criar uma arquitetura coerente de incentivos à descarbonização do setor industrial.

O cenário geopolítico global, marcado pela utilização crescente de ferramentas econômicas para fins estratégicos, é outra dimensão central do contexto da elaboração da IAA. A China controla mais de 80% da capacidade mundial de fabricação de baterias e painéis solares, e a UE enfrenta dependências estratégicas severas em componentes críticos para a transição energética.

A Lei de Redução da Inflação (*Inflation Reduction Act*) dos Estados Unidos e as políticas industriais ativas da China reforçaram a posição dos Estados-Membros e dos setores industriais que defendem uma utilização mais estratégica do Mercado Único e dos instrumentos financeiros da UE para preservar capacidades produtivas essenciais em território europeu.

Além das pressões externas, barreiras internas, como processos de licenciamento excessivamente longos e a falta de diferenciação de mercado para produtos sustentáveis de baixo carbono e produtos poluentes, eram obstáculos que “congelavam” os investimentos necessários para a transição climática.

Assim, a lei busca não apenas a descarbonização, mas garantir que esse processo ocorra fortalecendo a base produtiva local, evitando que os subsídios europeus financiem apenas tecnologias estrangeiras. Ou seja, a IAA busca, portanto, criar um ambiente regulatório previsível que transforme a neutralidade climática em vantagem competitiva industrial.

A intenção de elaborar essa proposta de lei foi anunciada no Pacto Industrial Limpo e na Comunicação Conjunta sobre o fortalecimento da segurança econômica da UE, publicada em 2025.

O vice-presidente executivo para a Prosperidade e Estratégia Industrial, Stéphane Séjourné, recebeu o mandato de elaborar a proposta e chegou a enviar uma carta a empresas e representantes do setor industrial solicitando apoio explícito a uma abordagem que reforçasse a soberania industrial e tecnológica europeia num momento crucial para a definição do novo marco financeiro plurianual da UE para o período 2028-2034.

Disputas internas e pressões externas

Como mencionado, a elaboração do texto da Lei de Aceleração Industrial foi marcada por intensos debates ideológicos e geoeconômicos sobre a “preferência europeia”. A França foi, ao longo de todo o processo de elaboração da proposta, a principal defensora de um critério rigoroso de “*Made in EU*”. O presidente Emmanuel Macron argumentou, repetidamente, que o dinheiro público europeu deveria servir para “reduzir a dependência da Europa em setores estratégicos”, e que o apoio estatal deveria estar vinculado à localização da produção dentro do bloco.

Em posição diametralmente oposta, a Alemanha propôs o compromisso denominado “*Made with Europe*”, não obstante o fato de que o país enfrenta uma perda de cerca de 10.000 empregos industriais por mês. Essa abordagem deslocaria a ênfase da localização geográfica da produção para o cumprimento dos compromissos com os parceiros comerciais internacionais de confiança, valorizando a integração da Europa nas cadeias de valor globais em vez de uma visão restrita de conteúdo de origem.

A Alemanha foi acompanhada nessa posição pela Itália, países nórdicos e outras pequenas economias abertas, que alertaram para os riscos de uma definição excessivamente protecionista acarretar potencial desestímulo ao investimento estrangeiro direto (IED) e o aumento de preços para os consumidores europeus.

A Direção-Geral do Comércio da Comissão Europeia também se posicionou de forma mais ampla, defendendo a extensão do conceito de “*Made in Europe*” a todos os países com os quais a UE possui Acordos de Livre Comércio. Esse entendimento conflitava com a posição do comissário para a Estratégia Industrial, Stéphane Séjourné, para quem o conceito deveria ser compreendido em sentido mais estrito.

As divisões internas foram tão intensas que um rascunho preliminar da proposta chegou a vazar publicamente antes da reunião informal dos líderes da UE sobre competitividade, em 12 de fevereiro de 2026, gerando ampla repercussão e contribuindo para um novo adiamento da publicação oficial do documento.

A discussão sobre a definição de “*Made in Europe*” não se limitou ao âmbito interno europeu. A proposta gerou reações imediatas de parceiros externos, em particular do Reino Unido e do Japão. O governo britânico empenhou-se em intensa atividade de *lobby* para garantir a inclusão do país no regime de preferência europeia, conforme noticiado na imprensa, temendo que fabricantes britânicos fossem excluídos das cadeias de abastecimento da UE.

A preocupação britânica era especialmente aguda no setor automotivo, dado que a UE é o maior mercado de exportação de automóveis produzidos no Reino Unido e que vários

fabricantes europeus produzem veículos em território britânico. William Bain, chefe de política comercial da Câmara de Comércio Britânica, expressou alívio com a inclusão do Reino Unido na proposta final, mas alertou que futuras legislações na agenda "Made in Europe", especialmente aquelas relativas a automóveis e requisitos de montagem, ainda representam riscos para a indústria britânica.

O Japão, por sua vez, exerceu pressões por meio de canais diplomáticos e comerciais, preocupado com os potenciais efeitos discriminatórios das cláusulas de conteúdo local sobre empresas japonesas que operam na Europa, particularmente no setor automotivo e de tecnologias limpas.

As pressões externas, somadas às divergências internas, contribuíram para moldar uma versão final da proposta que, embora mais aberta do que defendia originalmente a França, mantém restrições significativas, notadamente para países sem acordos comerciais com a UE, como é o caso da China.

O texto da IAA apresentado formalmente em 4 de março de 2026 representou um compromisso entre as posições em disputa.

A proposta estendeu o acesso às medidas de preferência europeia a países com os quais a UE mantém acordos comerciais relevantes, incluindo os signatários do Acordo sobre Compras Públicas (GPA) da Organização Mundial do Comércio (OMC) e os parceiros de Acordos de Livre Comércio, desde que haja reciprocidade. Como resultado, países como o Reino Unido, o Japão, o Canadá e dezenas de outros parceiros com regimes comerciais compatíveis foram incluídos no âmbito da proposta, embora com condições específicas.

As negociações que se seguirão à publicação da proposta prometem ser complexas. Como já assinalado, o texto ainda precisa ser aprovado pelo Conselho da UE e pelo Parlamento Europeu. É provável que esse processo envolverá novas disputas entre os Estados-Membros, com a França buscando reforçar as exigências de conteúdo europeu e a Alemanha pressionando por tratamento mais favorável para parceiros como os Estados Unidos e o Reino Unido. Também a China, identificada como a principal destinatária das medidas restritivas, deve buscar por diferentes meios convencer a União Europeia a recuar em pontos específicos da proposta.

Objetivos e Principais Medidas

A Lei de Aceleração Industrial estabelece um conjunto de objetivos que se articulam em torno de três eixos fundamentais: o fortalecimento da competitividade industrial europeia por meio da criação de mercados de referência para produtos de baixo carbono fabricados na UE; a aceleração dos investimentos em descarbonização industrial por meio da simplificação dos processos de licenciamento; e a garantia de que os investimentos estrangeiros diretos gerem valor agregado real para a economia europeia.

O objetivo central quantitativo é o aumento da participação da indústria manufatureira no PIB da UE de 14,3%, nível registrado em 2024, para 20% até 2035. Para isso, a proposta mobiliza o poder de compra do setor público europeu — estimado em cerca de 14% do PIB da UE, ou aproximadamente 2 trilhões de euros anuais — como principal alavanca para criar demanda por produtos industriais estratégicos fabricados na Europa.

A proposta também visa abordar três problemas estruturais identificados na avaliação de impacto:

- vulnerabilidades nas cadeias de abastecimento decorrentes da dependência de países terceiros;
- ausência de mercados de referência para produtos industriais de baixo carbono que permitam aos produtores europeus capturar valor pela sua produção mais limpa; e
- processos de licenciamento longos e imprevisíveis que restringem investimentos em descarbonização.

Preferência europeia por produtos de baixo carbono como reforço da cadeia de valor

A principal medida da proposta consiste na introdução de preferências para produtos europeus e de baixo carbono em contratos de compra governamental e regimes de apoio público. Essa medida cria o que a proposta denomina “mercados de referência” (*lead markets*), ou seja, segmentos do mercado onde critérios de sustentabilidade e origem são exigidos como condições de acesso, gerando uma demanda garantida que confere previsibilidade aos investidores e justifica investimentos em capacidade produtiva.

A lógica subjacente é a de que a diferenciação de produtos pela sua performance climática e origem geográfica permite criar mercados nos quais os produtores europeus, que geralmente enfrentam custos mais elevados devido a padrões ambientais e trabalhistas mais rigorosos, possam competir com base no desempenho ambiental e não apenas no custo.

Para viabilizar essa diferenciação, a proposta introduz rótulos harmonizados de intensidade de emissões de gases de efeito estufa para produtos industriais, calculados com base nas metodologias do EU ETS e do CBAM, incluindo tanto as emissões diretas quanto as emissões indiretas associadas ao consumo de eletricidade e hidrogênio.

As preferências se aplicam a setores estratégicos selecionados em procedimentos de contratação pública, leilões e regimes de apoio público. Para o setor do aço, a proposta introduz preferências específicas de baixo carbono, sem exigência de origem europeia, em razão de outras medidas comerciais já existentes, visando criar demanda no mercado para o aço limpo produzido na Europa. Para o cimento, o alumínio e as tecnologias de emissões líquidas zero, os requisitos combinam critérios de baixo carbono e de origem da União.

Licenciamento simplificado e digitalizado para projetos industriais

A segunda grande medida da IAA é a simplificação e digitalização dos processos de licenciamento para projetos industriais. O diagnóstico da proposta identificou os processos burocráticos como um dos principais gargalos ao investimento em descarbonização industrial na Europa, com prazos longos e imprevisíveis que aumentam os custos e os riscos regulatórios, especialmente para as pequenas e médias empresas.

A proposta exige que os Estados-Membros implementem um processo único de licenciamento digital para projetos de manufatura industrial, com prazos máximos definidos. Para projetos de descarbonização de indústrias de uso intensivo de energia e para projetos localizados nas Zonas de Aceleração Industrial, são previstos prazos máximos de 18 meses, com a possibilidade de aprovação tácita de etapas intermediárias nos casos em que as autoridades não respondam dentro dos prazos estabelecidos. São também introduzidos pontos de contato únicos dedicados para orientar os requerentes ao longo do processo.

A digitalização dos processos de licenciamento deverá gerar uma economia administrativa de até 240 milhões de euros para todas as indústrias de transformação da UE. A proposta também prevê a reutilização de dados entre diferentes processos administrativos, o que deverá reduzir significativamente a carga burocrática, em particular para as PME's com menos recursos para lidar com procedimentos complexos.

A simplificação do licenciamento será alcançada por meio da redução e coordenação dos processos existentes, incluindo as Avaliações de Impacto Ambiental e os direitos de participação pública, preservando as salvaguardas ambientais essenciais.

Zonas especiais de aceleração industrial

A IAA introduz o conceito de Áreas de Aceleração Industrial, que os Estados-Membros são obrigados a designar. Essas áreas geográficas são concebidas para promover a simbiose industrial e incentivar a criação de *clusters* de projetos de manufatura limpa. A lógica é territorial e baseada em *clusters*: criar ecossistemas industriais capazes de atrair investimentos, reduzir custos de transação e integrar cadeias de valor completas.

Os projetos localizados nas Zonas de Aceleração Industrial irão se beneficiar de um regime de licenciamento facilitado, baseado numa licença de base agregada (*aggregated baseline permit*) que cobre requisitos genéricos comuns a todos os projetos da área, restando apenas licenças específicas por instalação. Os projetos nessas áreas serão também considerados projetos estratégicos para fins de aceleração de avaliações ambientais. Adicionalmente, irão se beneficiar de planejamento energético específico, com acesso prioritário à infraestrutura de energia de baixo carbono, de melhor acesso a financiamento e de apoio ao desenvolvimento de competências dos trabalhadores.

Condicionalidade para o investimento direto estrangeiro

A quarta medida estruturante da IAA diz respeito ao tratamento do investimento estrangeiro direto em setores estratégicos emergentes. A proposta parte do reconhecimento de que a UE continua sendo um dos principais destinos mundiais de investimento estrangeiro, recebendo quase um quarto do estoque mundial de IDE em 2024. Porém, a ausência de condições específicas tem permitido que investimentos de grande porte sejam realizados sem que os cidadãos e as empresas europeias se beneficiem do valor agregado proporcional.

Para investimentos superiores a 100 milhões de euros em setores de novas tecnologias nos quais a UE ainda está distante da fronteira tecnológica, a proposta impõe um conjunto de condições, notadamente nos casos em que um único terceiro país controle mais de 40% da capacidade de produção global.

Os investimentos devem incluir transferência de tecnologia e conhecimento para parceiros europeus, criação de empregos qualificados, integração na cadeia de valor da UE e investimento em pesquisa e desenvolvimento local. É exigido um nível mínimo de 50% de emprego europeu e, em determinados setores, a participação de empresas europeias no processo de fabricação. Esse critério se aplica efetivamente à China em áreas como baterias, veículos elétricos, energia fotovoltaica e matérias-primas críticas.

Essas medidas complementam o atual quadro de triagem (*screening*) de investimento direto estrangeiro da UE: enquanto a atual triagem de IDE se concentra nos riscos para a segurança nacional, a IAA aborda especificamente o impacto econômico dos grandes investimentos no funcionamento do Mercado Único e na segurança do abastecimento. Ao aplicar condições comuns em todos os Estados-Membros, a IAA busca evitar a fragmentação e garantir que os investimentos estrangeiros estratégicos contribuam efetivamente para a competitividade, a resiliência e a transformação industrial da Europa.

Tratamento de Setores Estratégicos

A Lei de Aceleração Industrial abrange a indústria de transformação em sentido amplo, mas concentra suas medidas mais específicas em três grupos de setores considerados estratégicos para a economia europeia: as indústrias de uso intensivo de energia, as tecnologias de emissões líquidas zero e tecnologias emergentes, a cadeia de valor automotiva.

Embora representem uma parcela limitada da produção industrial da UE (cerca de 15%), esses setores visados pela IAA desempenham um papel estratégico desproporcional na UE, dado que são fornecedores essenciais para ecossistemas como mobilidade, energia, construção e defesa.

Sua higidez é, portanto, considerada vital para a autonomia e resiliência da economia europeia como um todo. As regras e condicionalidades para os três grupos de setores estratégicos são resumidas em um Quadro no final da seção.

Indústrias de Uso Intensivo de Energia (EII). O primeiro grupo abrange as indústrias de uso intensivo de energia (EII), com foco prioritário em aço, cimento e alumínio, e com previsão de extensão, em etapa posterior, para a indústria química.

Esses setores têm em comum a elevada intensidade energética e de emissões, a importância como insumos para outras indústrias, como construção, mobilidade, sistemas de energia, defesa, e o fato de enfrentarem queda na produção na Europa, desaceleração dos investimentos em descarbonização e crescente concorrência global associada a subsídios injustos de outros países produtores.

Para o aço, a IAA propõe requisitos específicos de baixo carbono, sem, contudo, estabelecer exigência de origem da União Europeia, em razão da existência de outras medidas comerciais já em vigor nesse setor. A partir de 1º de janeiro de 2029, pelo menos 25% do volume total de aço utilizado em edifícios, infraestruturas e veículos civis adquiridos por meio de contratos públicos devem ser classificados como de baixo carbono.

A proposta estabelece uma metodologia de contabilidade de emissões baseada no Sistema de Comércio de Emissões da UE (EU ETS) e no Mecanismo de Ajuste de Carbono na Fronteira (CBAM), incluindo emissões diretas e indiretas, para a definição do que é considerado aço de baixo carbono.

Para o cimento e a argamassa utilizados em projetos de construção contratados pelo poder público, a proposta introduz requisitos que combinam critérios de baixo carbono e de origem da União. A partir de 1º de janeiro de 2029, pelo menos 5% do volume total devem ser de baixo carbono e de origem da União.

Esse percentual relativamente baixo reflete tanto as dificuldades logísticas específicas do setor, dado que o cimento é um produto de baixo valor agregado por unidade de peso, o que limita a viabilidade do transporte de longa distância, como as exigências específicas de desempenho definidas no Regulamento de Produtos de Construção (CPR).

Para o alumínio, os requisitos são ainda mais exigentes: a partir da mesma data, pelo menos 25% do volume total de alumínio utilizado em edifícios, infraestruturas e veículos civis adquiridos por contratos públicos devem ser de baixo carbono e de origem europeia.

O alumínio é um material fundamental tanto para a construção quanto para o setor automotivo, especialmente na eletrificação dos transportes, onde substitui materiais mais pesados para reduzir o peso e aumentar a autonomia dos veículos elétricos.

Tecnologias de Emissão Zero Líquida. O segundo grupo de setores abrange as tecnologias de emissões líquidas zero (*net-zero technologies*), que são essenciais para a transição energética e que apresentam as dependências estratégicas mais severas da UE em relação a terceiros países, especialmente a China, bem como as novas tecnologias emergentes essenciais nas quais a Europa ainda está distante da fronteira tecnológica, não dispondo de know-how tecnológico nem experiência de fabricação em larga escala.

A IAA introduz requisitos "Fabricado na UE" para baterias, sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS), energia solar fotovoltaica, bombas de calor, energia eólica, eletrolisadores e tecnologias nucleares, quando sujeitos a determinados procedimentos de licitação pública, leilões e regimes de apoio.

Para as baterias de tração utilizadas em veículos elétricos, a proposta estabelece requisitos progressivos de conteúdo de origem da União. Numa fase inicial, as baterias devem ser montadas na UE e incorporar pelo menos três componentes específicos de origem europeia, incluindo obrigatoriamente as células. Após três anos da entrada em vigor do Regulamento, a exigência sobe para cinco componentes específicos, passando a incluir também o material ativo do cátodo e o sistema de gestão da bateria (BMS). Para os sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESS), lógica similar se aplica, com montagem na UE e incorporação progressiva de componentes críticos de origem europeia.

Para a energia solar fotovoltaica, a proposta estabelece requisitos específicos para inversores e outros componentes principais. Os inversores são identificados como componentes estratégicos particularmente críticos, dada a elevada concentração da sua produção na China — situação que gera vulnerabilidades tanto na cadeia de abastecimento quanto em termos de segurança cibernética, uma preocupação explicitamente mencionada na proposta. O Artigo 28c da IAA inclui cláusulas que proíbem a participação de fornecedores

de "alto risco" no *design*, desenvolvimento ou operação de sistemas de controle e *software* associados a tecnologias de emissão zero.

Para as turbinas eólicas, *onshore* e *offshore*, certos componentes estruturais ou de controle precisarão ser originários da UE em proporções crescentes. Para os eletrolisadores, equipamentos essenciais para a produção de hidrogênio verde, a proposta exige que pelo menos dois componentes principais adicionais tenham origem na União Europeia.

A geração de energia nuclear também recebe tratamento específico no âmbito da IAA: para novos projetos de centrais nucleares, incluindo reatores modulares de pequeno porte (*Small Modular Reactors* — SMRs), a proposta exige que, progressivamente, pelo menos dois componentes principais (em quatro anos) ou três componentes (em seis anos) tenham origem na União Europeia.

Cadeia de Valor Automotiva. O terceiro grupo estratégico é o da indústria automotiva, objeto de tratamento detalhado em razão de sua importância econômica e social para a Europa e dos desafios específicos que enfrenta na transição para a mobilidade elétrica. A IAA estabelece requisitos de origem da União para veículos em procedimentos de contratação pública e para o acesso a regimes de apoio público, como subsídios para a aquisição de frotas corporativas.

Para veículos adquiridos por autoridades públicas, a proposta exige que os veículos sejam montados dentro da União Europeia e que pelo menos 70% do valor total dos componentes, exceto bateria, tenham origem na UE. Após três anos da entrada em vigor do Regulamento, acrescenta-se uma exigência específica de que pelo menos 50% do valor dos componentes do grupo propulsor elétrico (*e-powertrain*) e dos sistemas eletrônicos principais tenham origem na União Europeia.

A proposta também define as condições para que veículos e frotas corporativas sejam considerados "*Made in EU*" e possam assim beneficiar de incentivos e apoio financeiro ou fiscal dos Estados-Membros. Nesse contexto, introduz ainda o conceito de "supercréditos" para pequenos veículos de emissão zero fabricados na União Europeia, incentivando especificamente a produção local de veículos elétricos acessíveis — segmento no qual a concorrência de importações asiáticas de baixo custo tem sido particularmente intensa.

Um elemento de flexibilidade importante é a chamada "Regra dos 85%": um fabricante pode ser considerado em conformidade com os requisitos de origem se demonstrar que 85% do total de veículos que registrou na União Europeia no ano anterior cumprem os requisitos.

Esse mecanismo, ao avaliar a conformidade com base na pegada industrial global do fabricante em território europeu, e não em cada contrato individual, representa na prática

uma aproximação à visão “*Made with Europe*” defendida pela Alemanha, com foco na integração das cadeias de valor e não apenas na montagem final.

EU Industrial Accelerator Act - Quadro-Resumo de Regras, Setores e Requisitos

Setores Estratégicos	Conteúdo Local	Requisitos de Resiliência	Compras Públicas	Regras para IDE
Indústrias Intensivas em Energia (Aço, Alumínio, Química, Cimento/Argamassa)	Requisitos de baixo carbono e origem na União Europeia para insumos industriais usados em infraestrutura e transporte.	Foco na descarbonização acelerada e na manutenção da capacidade produtiva dentro do Mercado Único para evitar "fuga de carbono".	Bonificação p/ materiais com menor pegada de CO2 e maior circularidade. O preço deixa de ser o único critério.	Monitoramento de F&A estrangeiras que possam comprometer a autonomia de insumos básicos para defesa e infra.
Tecnologias Net-Zero (Solar, Eólica, Hidrogênio, Baterias, Fissão Nuclear, Bombas de Calor) e Novas Tecnologias Emergentes	- Quota de insumos fabricados na União com % definidos caso a caso. - Proíbe a participação de fornecedores de "alto risco" em sistemas de controle e <i>software</i> associados.	- Critérios de sustentabilidade, resiliência e cibersegurança são obrigatórios em leilões e compras públicas. - Exigências de contratação de mão de obra europeia.	- Mín. 50% de componentes locais ou de parceiros. - Apoio à Inovação: Procedimentos de contratação que favorecem a ampliação da escala industrial.	<i>Screening</i> se o investidor for de país com >40% da capacidade global do setor. - Gatilho de €100 milhões em investimentos.
Setor Automotivo (Veículos Elétricos e Componentes)	- Definição harmonizada de "veículos fabricados na UE". - Exigência de baterias com pegada de carbono auditada e origem rastreável.	Apoio público condicionado à criação de cadeias de valor regionais e critérios de resiliência contra choques de oferta.	Cotas de Frota Limpa: entidades públicas devem priorizar veículos que cumpram os novos padrões de resiliência e origem europeia.	Restrições a subsídios estrangeiros que distorçam o mercado e exigência de transferência de tecnologia em <i>joint-ventures</i>.

Fonte: Elaboração IEDI a partir de EUROPEAN COMMISSION. Proposal for a Regulation on establishing a framework of measures for accelerating industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors (Industrial Accelerator Act) and Annexes. Brussels, 4.3.2026.

Requisitos de Conteúdo Local e o Conceito de Equivalência

Um elemento central da arquitetura regulatória da IAA é a definição de "conteúdo de origem da União" e do tratamento dispensado a países terceiros. A proposta define o conteúdo de origem europeu como aquele originário da UE de acordo com o Código Aduaneiro da União (regras de origem não preferenciais). Essa definição é o ponto de partida para a aplicação dos requisitos de origem nos diferentes setores e tecnologias.

Contudo, a Comissão Europeia reconhece que a UE não pode, nem deve, agir de forma unilateralmente excludente em relação a seus parceiros comerciais. Por isso, introduz o conceito de equivalência: produtos originários de países terceiros com os quais a UE tem acordos de comércio livre, uniões aduaneiras, ou que são partes do Acordo sobre Contratação Pública (GPA) da OMC são considerados equivalentes à origem da União, desde que existam obrigações relevantes da UE ao abrigo desses acordos e que haja reciprocidade — ou seja, que esses países ofereçam às empresas da UE acesso equivalente aos seus próprios mercados de contratação pública.

A proposta estabelece ainda que a Comissão Europeia pode adotar atos delegados para excluir, total ou parcialmente, um país terceiro dessa equivalência se esse país não conceder tratamento nacional a produtos da UE ou se a exclusão for necessária para evitar dependências que ameacem a segurança do abastecimento. Essa cláusula é particularmente relevante para lidar com situações em que parceiros nominalmente incluídos no regime de equivalência adotem práticas discriminatórias contra produtores europeus.

Em termos práticos, os cerca de 80 países com os quais a UE tem acordos de livre comércio e os 40 países com os quais a UE tem acordos de acesso à contratação pública poderão participar de leilões e beneficiar de diversas formas de apoio público — desde que cumpram o requisito de reciprocidade.

Essa condição é particularmente importante: os Estados Unidos, o Reino Unido e o Canadá, que em certos setores privilegiam as empresas locais para o acesso aos seus mercados públicos, terão de alterar as suas práticas se quiserem beneficiar do regime europeu. A China, que não tem acordo comercial com a UE, deixará de poder beneficiar de qualquer apoio público europeu no âmbito da IAA.

A proposta reconhece que a aplicação rígida dos requisitos de origem e de baixo carbono pode em certos casos ser desproporcional ou gerar distorções indesejadas. Por isso, prevê um conjunto de exceções que as autoridades adjudicantes e os gestores de regimes de apoio podem invocar. As exceções incluem: i) a ausência de alternativas, quando o produto só puder ser fornecido por um operador específico, sem substitutos

razoáveis no mercado; ii) o custo desproporcional, quando a aplicação dos critérios resultar em diferenças de custo superiores a 20% por contrato ou leilão, e iii) os atrasos significativos, quando a aplicação dos requisitos causar atrasos superiores a sete meses na entrega do projeto.

A existência dessas cláusulas de exceção é ao mesmo tempo uma salvaguarda importante e um ponto de vulnerabilidade. De um lado, evita que a política industrial impeça o bom funcionamento dos serviços públicos. De outro lado, pode ser invocada de forma excessiva, esvaziando o impacto das medidas de preferência. A avaliação da Associação Europeia de Fornecedores Automotivos (CLEPA) aponta nessa direção, alertando para o risco de que a eficácia do regulamento em incentivar a produção local seja comprometida pela ausência de uma avaliação rigorosa dos critérios de parceiros comerciais de confiança e de mecanismos de fiscalização efetivos.

Resultados esperados da IAA

O documento oficial da proposta da IAA apresenta estimativas detalhadas dos resultados, econômicos, sociais e ambientais, esperados da sua implementação, abrangendo criação de valor adicionado, geração de empregos de qualidade, redução de emissões de gases de efeito estufa e eficiência administrativa. As estimativas baseiam-se em modelagem econômica realizada no âmbito da avaliação de impacto que acompanha a proposta legislativa.

No que se refere às medidas de demanda de baixo carbono, estima-se que somente as disposições relativas a aço, alumínio e cimento possam gerar mais de 600 milhões de euros em valor adicionado nessas indústrias até 2030. O impacto potencial na cadeia de valor automotiva é significativamente maior: as estimativas apontam para até 10,5 bilhões de euros em valor adicionado ao longo de toda a cadeia de valor do setor automóvel.

A criação de um rótulo harmonizado de baixo carbono para produtos industriais promoverá transparência, diferenciação de preços nos mercados internacionais e atração de investimento privado em tecnologias limpas. O aumento da participação de produtos europeus e de baixo carbono no consumo doméstico fortalecerá a competitividade industrial, reduzirá a dependência de alternativas de alto carbono ou importadas e criará mercados líderes para aço verde, cimento e tecnologias limpas, acelerando economias de escala.

O aumento da demanda interna também preservará e criará empregos de qualidade em regiões em transição para indústrias de baixo carbono, promovendo a reindustrialização e mitigando os custos de ajustamento para os trabalhadores.

Em termos de emprego, as estimativas indicam a criação de dezenas de milhares de postos de trabalho de alta qualidade. Os projetos de baterias devem gerar aproximadamente 85.000 empregos, enquanto a fabricação de energia solar deve criar cerca de 58.000 postos de trabalho adicionais. As medidas também visam salvaguardar os empregos existentes nos setores de aço, alumínio e cimento durante a transição para uma produção mais limpa. Sem intervenção pública, esses setores enfrentam o risco de perder competitividade e reduzir capacidade produtiva à medida que os custos de carbono aumentam.

As condicionalidades para investimentos estrangeiros diretos deverão adicionalmente criar oportunidades de emprego local, especialmente em setores emergentes como baterias, veículos elétricos e energia fotovoltaica, onde grandes investimentos externos estão em curso. A exigência de um mínimo de 50% de emprego europeu em investimentos cobertos pela IAA tem como objetivo direto garantir que os trabalhadores europeus se beneficiem do acesso ao Mercado Único junto com os investidores.

O estímulo a *joint ventures* e parcerias estratégicas de valor europeu impulsionará a transferência de conhecimento, a inovação industrial e a soberania tecnológica, além de diversificar fontes de insumos e reforçar a resiliência dos ecossistemas industriais da EU.

A redução dos prazos de licenciamento diminuirá atrasos e custos de financiamento, acelerando a implantação de infraestruturas de energia limpa, captura de carbono e eletrificação, com impactos positivos sobre a produtividade e o desenvolvimento regional. Além dos benefícios econômicos diretos, a digitalização dos processos de licenciamento deverá gerar uma economia administrativa de até 240 milhões de euros para todas as indústrias de transformação da UE. Embora modesto em relação ao conjunto das medidas, esse resultado é particularmente relevante para as pequenas e médias empresas, que dispõem de menos recursos para lidar com processos burocráticos complexos e que têm sido frequentemente impedidas de realizar investimentos em descarbonização por essa razão.

A IAA terá também implicações climáticas significativas, dado que os setores por ela abrangidos — indústria de uso intensivo de energia, baterias, componentes veiculares — são responsáveis por 22,5% do total das emissões de gases de efeito estufa da UE. Estima-se que a aplicação integral da Lei resulte na economia de 30,58 milhões de toneladas de dióxido de carbono nessas indústrias, que são responsáveis por 15% das emissões totais da UE. A simplificação dos procedimentos de licenciamento deverá acelerar a implementação de projetos de descarbonização, contribuindo para um ritmo mais veloz de redução das emissões.

A proposta está explicitamente alinhada com a Lei Europeia do Clima, que estabelece a meta de neutralidade climática até 2050, e com os mecanismos do EU ETS e do CBAM. Ao criar mercados de referência para produtos de baixo carbono, a IAA busca garantir que a transição climática seja feita de forma que reforce, e não enfraqueça, a base industrial europeia.

Grupos ambientalistas, como a Rede de Ação Climática (CAN) Europa, alertaram, contudo, para o risco de que as políticas pró-indústria comprometam a integridade dos instrumentos de precificação do carbono. Esse alerta os legisladores europeus deverão ter em conta durante o processo legislativo de discussão e votação da proposta.

Implicações da IAA para o Programa Horizonte Europa

A Lei de Aceleração Industrial terá implicações substantivas para o programa Horizonte Europa (ver, por exemplo, Carta IEDI n. 1039 “Europa Pós-Covid-19: o plano de reativação da União Europeia”) e para a arquitetura mais ampla do financiamento à pesquisa, desenvolvimento e inovação na União Europeia.

Essas implicações devem ser analisadas tanto no contexto do atual programa Horizonte Europa quanto na perspectiva das futuras negociações sobre o Orçamento Financeiro Plurianual (MFF) 2028-2034 e o sobre o Fundo Europeu de Competitividade (ECF), que será criado para apoiar de setores críticos e tecnologias estratégicas para a competitividade da UE, simplificar procedimentos e coordenar o financiamento.

As principais fontes de financiamento da UE para as medidas previstas no âmbito do Pacto Industrial Limpo (CID) e da IAA são o Horizonte Europa, o Fundo de Inovação, InvestEU e o novo Banco de Descarbonização Industrial, cuja criação foi proposta pela Comissão Europeia em fevereiro de 2025. A curto prazo, o Pacto Industrial Limpo visa mobilizar mais de 100 bilhões de euros por meio do aumento do financiamento a nível da UE, investimentos privados e auxílios estatais.

Lançado oficialmente em 2 de fevereiro de 2021, o Horizonte Europa tem um orçamento de cerca de € 95,5 bilhões para financiar projetos de pesquisa e inovação da União Europeia (2021-2027) voltados à transição ecológica/digital, saúde e competitividade industrial, com ênfase em parcerias internacionais.

Com a aprovação da IAA, as futuras chamadas públicas (concursos) de financiamento de pesquisa e inovação do Horizonte Europa, particularmente nos Clusters 4 (Digital, Indústria e Espaço) e 5 (Clima, Energia e Mobilidade), deverão dar maior ênfase a projetos com estratégias claras de escala industrial e capacidade de produção europeia.

A excelência tecnológica continuará sendo critério essencial de avaliação, mas o critério industrial, ou seja, a capacidade de o projeto contribuir para o fortalecimento das cadeias de valor europeias e para a redução das dependências estratégicas, ganhará peso crescente.

Essa evolução representa uma mudança na lógica de financiamento do Horizonte Europa: o programa passará a valorizar não apenas a excelência científica e tecnológica em sentido abstrato, mas a sua tradução em capacidade produtiva concreta em território europeu. Para empresas industriais, centros tecnológicos e administrações públicas, a mensagem é que a transição verde e digital deixará de ser avaliada apenas em termos de redução de emissões ou progresso tecnológico, passando a ser medida também pela sua contribuição à resiliência industrial, à capacidade produtiva europeia e à autonomia estratégica.

O Fundo de Inovação e outros instrumentos focados na demonstração e implementação de tecnologias, que são componentes essenciais do ecossistema de financiamento público europeu para a inovação industrial, também deverão alinhar-se com essa lógica, priorizando projetos que fortaleçam as cadeias de valor europeias e reduzam as dependências críticas.

Essa reorientação está diretamente relacionada com o diagnóstico da IAA de que a Europa enfrenta não apenas um déficit de inovação, mas sobretudo um déficit de escala, dado que muitas tecnologias são desenvolvidas em laboratórios europeus, para depois serem produzidas em escala industrial em terceiros países.

A IAA incorpora também uma dimensão financeira mais ampla que interfere com o ecossistema de financiamento da inovação. A proposta prevê o alinhamento com o futuro Fundo Europeu para a Competitividade, que ainda se encontra em fase de definição nas negociações sobre o MFF 2028-2034. Também faz referência ao selo STEP (*Strategic Technologies for Europe Platform*), concebido para identificar e dar visibilidade a projetos estratégicos em tecnologias críticas. Esse selo poderá funcionar como mecanismo de sinalização para investidores e autoridades públicas, facilitando o acesso a instrumentos de financiamento misto e reforçando a coerência entre regulamentação, auxílios estatais e fundos da UE.

Desafios na Adoção da IAA

A proposta de Lei de Aceleração Industrial é, sem dúvida, um marco importante no arcabouço da política industrial europeia. Contudo, existem desafios e riscos significativos associados à implementação da proposta.

O primeiro é político: o texto precisa ser aprovado pelo Conselho da UE e pelo Parlamento Europeu, num processo que envolverá novas rodadas de negociação entre posições divergentes.

O segundo desafio é de implementação. A aplicação prática dos critérios de origem e de baixo carbono em procedimentos de contratação pública envolve complexidades técnicas e administrativas consideráveis. As autoridades nacionais responsáveis pelas compras públicas precisarão de ferramentas, orientações e capacidade técnica adequadas para implementar os novos requisitos de forma consistente em toda a UE.

O terceiro desafio é de coerência com os objetivos climáticos. A IAA foi concebida para se alinhar com os instrumentos de precificação do carbono existentes, mas o risco de tensões entre a política industrial e a política climática é real. À medida que as negociações avançam, será crucial garantir que a ênfase na competitividade industrial não leve a concessões que enfraqueçam o EU ETS ou outros mecanismos de proteção climática.

O quarto desafio é o da proporcionalidade e da eficiência econômica. Críticos como o economista sueco Fredrik Erixon, do Centro Europeu de Economia Política Internacional (ECIPE), alertam que as restrições de conteúdo local podem aumentar custos para as indústrias a jusante e, por conseguinte, para os consumidores europeus, além de reduzir a competitividade das exportações europeias que utilizam insumos importados. A calibração adequada dos requisitos para gerar os efeitos de localização desejados, mas sem provocar distorções graves, será um exercício delicado que deverá continuar ao longo do processo de implementação.

Considerações finais

A proposta de Lei de Aceleração Industrial divulgada pela Comissão Europeia em 4 de março de 2026 representa um momento de virada na política industrial europeia. Após décadas em que o livre-mercado e o livre-comércio foram os princípios organizadores da política econômica europeia, a UE dá um passo decisivo em direção a uma abordagem mais estratégica e intervencionista, mobilizando o poder de compra do setor público, os sistemas de incentivos e as regras de acesso ao mercado para fortalecer sua base industrial e reduzir vulnerabilidades estratégicas.

A proposta é, em muitos aspectos, inovadora e corajosa. Pela primeira vez, a UE introduz de forma sistemática critérios de preferência de conteúdo local europeu nas compras públicas e nos esquemas de incentivos aos setores estratégicos, criando mercados de referência que podem efetivamente orientar decisões de investimento e estimular a localização de capacidade produtiva em território europeu.

A combinação de critérios de origem e de baixo carbono é particularmente relevante: ao exigir simultaneamente que os produtos sejam fabricados na UE e que sejam ambientalmente mais limpos, a proposta busca fazer da transição verde um motor de reindustrialização, e não um vetor de desindustrialização.

Os requisitos de conteúdo local são diferenciados e progressivos, refletindo um esforço de calibração que reconhece as diferentes estruturas, maturidades e dependências de cada setor. Para as baterias, onde a concentração da produção na China é mais severa, os requisitos são mais exigentes e progressivamente crescentes. Para o cimento, onde as limitações logísticas tornam a importação de longa distância inviável economicamente, os percentuais exigidos são menores. Para o aço, onde outras medidas comerciais já estão em vigor, os requisitos limitam-se à dimensão do baixo carbono, sem a exigência adicional de origem europeia. Essa abordagem setorialmente diferenciada representa uma evolução significativa em relação a políticas industriais mais simplistas.

A previsão de que determinada produção “será considerada equivalente ao conteúdo de origem da União” quando proveniente de países com acordos comerciais relevantes com a UE é um elemento de flexibilidade que evita que a política industrial europeia se converta em protecionismo puro e simples, incompatível com os compromissos internacionais da UE. Ao mesmo tempo, a condição de reciprocidade garante que essa abertura não seja unilateral: parceiros que fecham seus mercados de contratação pública às empresas europeias não poderão beneficiar do mesmo tratamento.

Em síntese, a Lei do Aceleração Industrial representa um instrumento ambicioso e necessário para a reindustrialização estratégica da Europa num momento de crescente rivalidade geopolítica e de urgência climática. O seu sucesso dependerá de negociações legislativas que preservem sua ambição, de uma implementação consistente por parte dos Estados-Membros e de um monitoramento rigoroso dos seus efeitos, tanto no que se refere à capacidade industrial europeia quanto aos objetivos climáticos que permanecem no coração do projeto europeu.

Referências Bibliográficas

CLEPA – European Association of Automotive Suppliers. Industrial Accelerator Act sets the stage to secure vital capacities for European auto suppliers. *Press Release*. CLEPA, Brussels, 4 March 2026. Disponível em <https://www.clepa.eu/insights-updates/press-releases/industrial-accelerator-act-sets-the-stage-to-secure-vital-capacities-for-european-auto-suppliers/>

EUROPEAN COMISSION. Proposal for a Regulation on establishing a framework of measures for accelerating industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors (Industrial Accelerator Act), COM (2026) 100 final. Brussels, 4.3.2026. Disponível em https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/industrial-accelerator-act_en

EUROPEAN COMISSION. Questions and answers on the Industrial Accelerator Act. Brussels, 4 March 2026. Disponível em https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_26_516

EUROPEAN COMISSION. Commission proposes Industrial Accelerator Act to strengthen industry and create jobs in Europe. *Press release*. Brussels, 3 March 2026. Disponível em <https://ec.europa.eu/commission/presscorner>

EUROPEAN MOVEMENT IRELAND. What is the Industrial Accelerator Act? *Just the Facts*, February 2026. Disponível em <https://www.europeanmovement.ie/just-the-facts-what-is-the-industrial-accelerator-act/>

FEARNES, Jade Alexandra et alli. The EU Industrial Accelerator Act: What Businesses Need to Know. Paul Hastings LLP, February 25, 2026. Disponível em <https://www.jdsupra.com/legalnews/the-eu-industrial-accelerator-act-what-9085174/>

GARAYOA, Susana. The Industrial Accelerator Act and the new European industrial architecture. Zabala Innovation, February 25, 2026. Disponível em <https://www.zabala.eu/opinions/eu-industrial-accelerator-act-made-in-europe/>

JOHNSTON, Ian. EU to include UK and Japan in ‘Made in Europe’ plans. *Financial Times*, 4 March 2026.

KIORRI, Evi. The EU wants to buy European. But can it? *Euronews*, 26 February 2026. Disponível em <https://www.euronews.com/my-europe/2026/02/26/the-eu-wants-to-buy-european-but-can-it>

LE MONDE. Le « made in UE », antidote a la désindustrialisation. Éditorial. 5 mars 2026.

MALINGRE, Virginie. Pour sauver l'industrie européenne, la Commission propose le « made in Europe ». *Le Monde*, 4 mars 2026.

MAKE UK. European Commission Industrial Accelerator Act: What is meaning for UK manufactures. March 6 2026. Disponível em

<https://www.makeuk.org/insights/publications/european-industrial-accelerator-act-what-it-means-uk-manufacturers>

NIKKEI Asia. Honda e Toyota manifestam preocupação com o plano 'Made in Europe' da EU. Republicado no *Valor Econômico*, 14 de fevereiro de 2026.

PACHECO, Marta. Proposta da UE "Made in Europe" sofre novo atraso. *Euronews*, 23 February 2026. Disponível em <https://pt.euronews.com/my-europe/2026/02/23/proposta-da-ue-made-in-europe-sofre-novo-atraso>

PACHECO, Marta. Comissão Europeia apela à indústria pesada para que apoie fabrico “Made in Europe”. *Euronews*, 16/01/2016. Disponível em <https://pt.euronews.com/my-europe/2026/01/16/comissao-europeia-apela-a-industria-pesada-para-que-apoie-fabrico-made-in-europe>

ŠIPKA, Stefan. Industrial Accelerator Act – worthy of its name? European Policy Centre, 4 March 2026. Disponível em <https://www.epc.eu/publication/industrial-accelerator-act-worthy-of-its-name/>