



# **DISTINATION UTTAR PRADESH**

Invest in BIDA

---

**Magazzino e  
Politica logistica 2022**



# Magazzino e Politica logistica 2022



## Sommario

	<b>Elenco delle abbreviazioni</b>	<b>3</b>
1.	Sfondo	4-5
2.	Scenario nell'Uttar Pradesh	5
3.	A proposito di politica	6-8
4.	Sviluppo di infrastrutture robuste	7-11
5.	Pianificazione logistica completa	11-13
6.	Logistica sostenibile	13-14
7.	Supporto ecosistemico per la logistica	15
8.	Attrarre investimenti per la logistica	16-19
9.	Schema di incentivi	19-40
10.	Attuazione delle politiche	40-42

## Abbreviazioni

1. PIL Prodotto interno lordo
2. GST Imposta su beni e servizi
3. CAGR 4. Tasso di crescita composto annuo
- DFC5. Corridoio merci dedicato
- EDFC Corridoio merci dedicato orientale
6. WDFC CLAP Corridoio merci dedicato occidentale
7. Piano d'azione globale per la logistica
8. GDPR Prodotto Interno Lordo dello Stato
9. PPP Partenariato pubblico-privato
10. LEADER Facilità logistica in diversi stati
11. BRAP Piano d'azione per la riforma aziendale
12. UPSIDA Autorità statale per lo sviluppo industriale dell'Uttar Pradesh
13. Lettera di conforto LoC 14. Politica logistica nazionale della PNL
15. Deposito interno di container ICD
16. Stazioni di trasporto container CFS
17. Stazioni di trasporto aereo AFS
18. CA Atmosfera controllata
19. E Atmosfera modificata
20. IQF Surgelazione individuale Terminal
- 21°PFT merci privati PM Gati Shakti
22. PMGS 23. Gruppo di
- NPG 24. pianificazione della rete
- IIDC Commissario per le infrastrutture e lo sviluppo industriale Unità di
25. TSU 26. supporto tecnico
- CEO 27. Amministratore delegato
- UPPCB UP Pannello di controllo dell'inquinamento
28. IoT Sistemi avanzati di
29. ATM gestione del traffico Internet of Things
30. UPSDM UP Skill Development Mission 31. IDTR Istituto di formazione e ricerca dei conducenti 32. NSDC National Skill Development Corporation 33. ONG Organizzazione non governativa
34. Periodo di investimento ammissibile EIP 35. Unità di attuazione delle politiche PIU 36. Comitato autorizzato dalla CE Comitato autorizzato di alto livello
37. HLEC38. Autorità delle vie navigabili interne dell'India
- IWAI



## 1. Contesto

La logistica gioca un ruolo enorme nell'economia globale. L'essenza di un'impresa è lo scambio di beni o servizi con denaro tramite il commercio. La logistica è il percorso che questi beni e servizi seguono per completare le transazioni. Il settore della logistica non solo contribuisce in modo determinante allo sviluppo economico, ma svolge anche un ruolo significativo nella risoluzione delle questioni ambientali e sociali. Man mano che i mercati si evolvono, le aziende stanno adottando diverse strategie di catena di fornitura per fornire servizi migliori ai propri clienti. Il mercato globale della logistica è stato valutato a 7.641,20 miliardi di dollari nel 2017 e si prevede che raggiungerà i 12.975,64 miliardi di dollari entro il 2027, registrando un CAGR del 6,5% dal 2020 al 2027 (Statistiche del mercato globale della logistica, 2021-2027). Si prevede che il mercato asiatico sarà al centro dell'attività logistica globale, sia in termini di crescita che di investimenti globali nel mondo. Si prevede che rappresenterà il 57% della crescita del mercato globale della logistica dell'e-commerce tra il 2020 e il 2025 (Statista, 2022), guidato da Cina, Giappone e India.

La logistica è un fattore determinante per il commercio all'interno del paese ed è significativo per la competitività dell'India nel commercio globale nel suo insieme. Il costo della logistica come percentuale del PIL in India è pari al 13%-14% rispetto al 7%-8% nei paesi sviluppati e al 9%-10% negli altri paesi BRIC. Una riduzione anche dell'1% dei costi logistici significherebbe un risparmio di circa 1,4 milioni di INR all'anno. Pertanto, esiste la necessità intrinseca di sviluppare un sistema solido, ben integrato e ed efficiente ecosistema logistico nel Paese.

La posizione dell'India nel Logistics Performance Index 2018 è balzata di 10 posizioni, passando da 54 nel 2014 a 44 nel 2018 (Banca Mondiale 2018). Il settore della logistica in India è stato attualmente valutato a 150 miliardi di dollari (FY2021) e rappresenta il 14,4% del PIL nazionale e si prevede che raggiungerà i 380 miliardi di dollari entro il 2025 (Logistics Skill Council, 2022). Dopo la ripresa dalla pandemia globale, il settore della logistica in India è pronto per una crescita elevata con un CAGR del 10-12% grazie alla digitalizzazione (Statista, 2022). Attualmente, il trasporto merci in India è prevalentemente dominato dal trasporto su strada, che rappresenta il 59% del movimento merci. Circa il 35% della domanda di merci è soddisfatto tramite ferrovia, il 6% tramite vie navigabili e meno dell'1% via aerea (Niti Ayog, 2021).

Al fine di garantire lo sviluppo completo delle infrastrutture logistiche nel paese, il governo dell'Unione indiana ha intrapreso molteplici iniziative. Questi si basano principalmente su 4 pilastri, vale a dire. sviluppo delle infrastrutture, pianificazione logistica, governance proattiva e adozione della tecnologia. Ciò include l'allentamento delle norme sugli investimenti diretti esteri, l'implementazione della GST, la stimolazione della crescita dell'e-commerce, cambiamenti positivi nelle politiche di regolamentazione e infrastrutture a tutto tondo e sviluppo industriale attraverso programmi come "Gatishakti", "Sagarmala", "Make in India" ecc. Il governo indiano sta ideando 2 corridoi merci dedicati (DFC) ovvero Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) e Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) come corridoio ferroviario ad alta velocità e ad alta capacità per il trasporto di merci. Poiché questi corridoi riducono i costi logistici e i tempi di trasporto, intorno a entrambi questi DFC si stanno formando due importanti corridoi industriali, ovvero Delhi-Mumbai Industrial (DMIC) e Amritsar-Kolkata Corridor (AKIC). Altri progetti includono parchi logistici multimodali, sistema di transito ferroviario rapido,

Vengono inoltre implementate superstrade, UDAN (programma regionale di connettività aerea ecc.) per ridurre il costo della spesa logistica dal 14% del PIL a meno del 10%.

Il governo centrale sta inoltre sottolineando l'importanza di una governance proattiva ed efficace per lo sviluppo mirato del settore della logistica in India e ha istituito una divisione logistica dedicata per garantire una crescita coordinata del settore della logistica iniziata in India nel 2017. Il governo dell'Unione ha lanciato il PM Gati Shakti National Master Plan nel 2021 per la pianificazione di progetti integrati e completi per le infrastrutture e lo sviluppo industriale in India che miglioreranno ulteriormente la logistica nel Paese. Recentemente, il governo centrale ha lanciato la Politica logistica nazionale 2022 che prevede di migliorare l'efficienza dei servizi (processi, sistemi digitali, quadro normativo) e delle risorse umane fornendo un Piano d'azione logistico globale (CLAP).

## 2. Scenario nell'Uttar Pradesh

L'Uttar Pradesh è il quarto stato più grande dell'India in termini di superficie e rappresenta il 17% della popolazione indiana. Essendo strategicamente situato adiacente alla regione della capitale nazionale, offre un gateway redditizio per i porti di esportazione orientali e l'India centrale.

Lo Stato offre agli investitori un vasto mercato di consumo e di lavoro. Attualmente, il prodotto interno lordo (GSDP) dell'Uttar Pradesh ai prezzi correnti è stato stimato a 294,90 miliardi di dollari (21,74 trilioni di ₹) nel 2021-22 (MoSPI, 2022).

Contribuendo per quasi l'8% al PIL nazionale, l'Uttar Pradesh, con le sue politiche favorevoli agli investitori, le riforme e la governance proattiva, si è posto l'obiettivo di diventare un'economia da mille miliardi di dollari. Per questo, lo Stato intende attrarre investimenti per un importo di 10 lakh crore di INR. Pertanto, il governo statale sta promuovendo in modo aggressivo la rapida industrializzazione e lo sviluppo delle infrastrutture poiché la produzione e la logistica sono intrinsecamente collegate.

L'Uttar Pradesh è emersa come una delle destinazioni di investimento preferite dell'India. Negli ultimi anni, lo Stato si è affermato come una delle principali destinazioni di investimento in India. Le esportazioni di merci dall'Uttar Pradesh hanno raggiunto 16,39 miliardi di dollari nell'anno fiscale 21 e 18,83 miliardi di dollari nell'anno fiscale 22 (fino a febbraio 2022).

Lo Stato si è classificato all'11° posto in India in termini di afflussi di IDE nel 2021. Nel 2019, 147 intenzioni di investimento del valore di Rs. Allo Stato (DPIIT) sono stati depositati 16.799 crore (2,40 miliardi di dollari). Data l'enfasi posta sullo sviluppo logistico e sulla facilità di logistica, l'Uttar Pradesh è stato classificato nella categoria "Achievers" all'interno del cluster senza sbocco sul mare in Logistics Ease Across Different States (LEADS)

Indagine 2022. È stato riconosciuto come uno degli Stati leader, in termini di "qualità delle infrastrutture ferroviarie" e stato leader nel processo di integrazione dei livelli di dati essenziali sul portale PM Gati Shakti (LEADS 2022). In precedenza, l'Uttar Pradesh è balzato di 7 posizioni fino a classificarsi al 6° posto nel paese nell'ultima classifica Logistics Ease Across Different States (LEADS) del 2021 ed è stato classificato come "Top Improvers".

### 3. Informazioni sulla politica

#### 3.1. Visione

Sviluppare un ecosistema logistico integrato nello Stato e collegare diverse modalità di trasporto per ridurre costi e tempi logistici, migliorando così la competitività, l'efficienza operativa delle imprese e fornendo business

panorama commerciale e degli investimenti favorevole nello Stato.

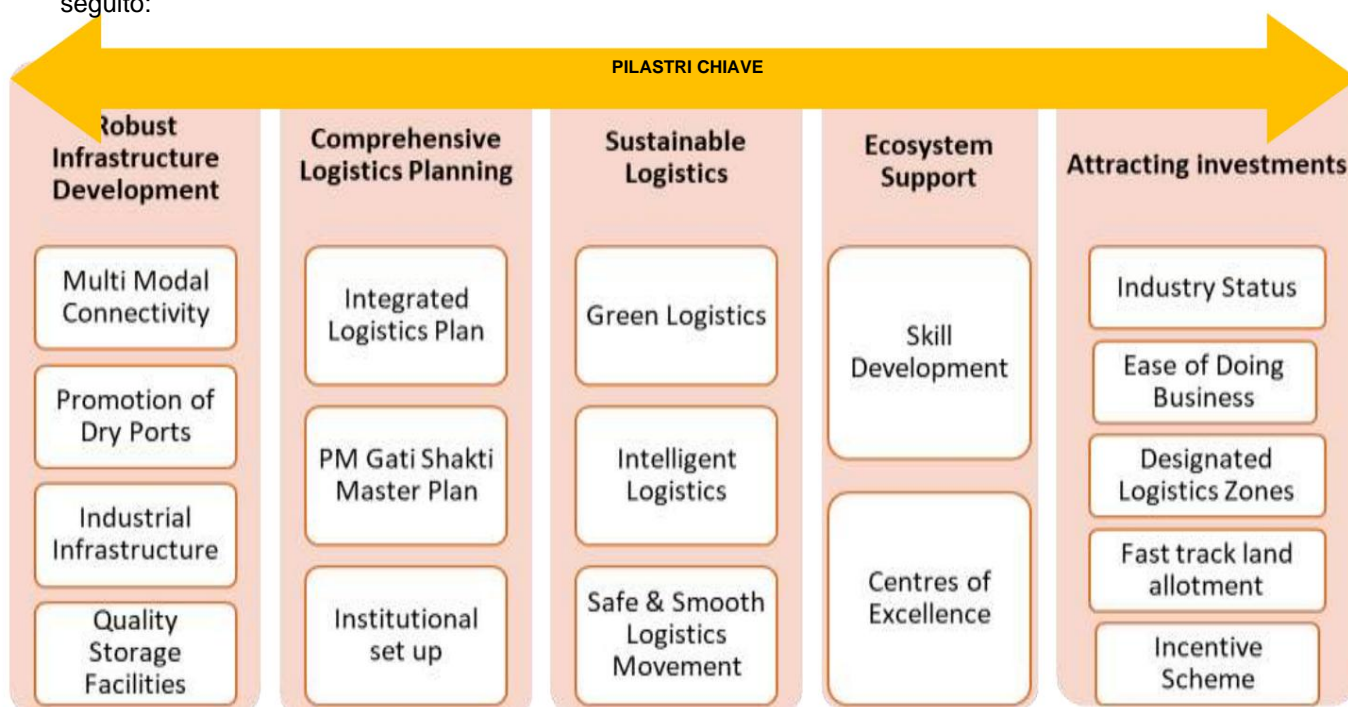
#### 3.2. Obiettivi

Lo Stato mira a realizzare una visione della politica attraverso quanto segue:

1. **Creare una solida** rete di infrastrutture di trasporto che promuova l'intermodalità per migliorare i collegamenti di traffico e fornire la connettività dell'ultimo/primo miglio ai centri economici dello Stato
2. **Aggiornare e migliorare le infrastrutture di magazzinaggio e logistica esistenti** per rilanciare le attività economiche e generare opportunità di lavoro su larga scala
3. Promuovere lo sviluppo integrato dei servizi logistici nello Stato per **la riduzione costi logistici e miglioramento dell'efficienza**
4. **Creare un efficace meccanismo di governance istituzionale** per un'amministrazione efficace e una pianificazione integrata per lo sviluppo del settore logistico
5. **Attrarre investimenti privati nella creazione di strutture logistiche** nello stato collegamenti in avanti e all'indietro
6. Promuovere **l'eccellenza e il miglioramento delle competenze, la riqualificazione e il miglioramento delle capacità della forza lavoro** per soddisfare le esigenze dell'industria della logistica
7. Stabilire **pratiche logistiche intelligenti** promuovendo l'adozione di tecnologie e pratiche moderne per consentire l'automazione, la logistica verde e la sicurezza.

#### 3.3. Profilo della strategia

Attraverso questa nuova politica lo Stato propone una strategia per attirare la partecipazione privata nello Stato per lo sviluppo globale del settore della logistica, che può essere rappresentata come di seguito:





### 3.4. Ambito della politica

Come definito dal governo indiano nella Politica logistica nazionale 2022, per "logistica" si intende il trasporto e la movimentazione di merci tra punti di produzione e consumo, stoccaggio, valore aggiunto e servizi affini. "Infrastrutture logistiche"

comprende nodi e connessioni, più riconoscibili come porti, stazioni, parchi logistici multimodali (MMLP), magazzini e altri locali commerciali, collegati da strade, ferrovie, trasporti marittimi, vie navigabili interne, rotte aeree, condutture, ecc., utilizzati da una vasta gamma di vettori (Sezione 2 della Politica Logistica Nazionale (NLP) 2022 notificata vide DPIIT GO del 28.09.2022).

Alla luce di quanto sopra, la polizza dovrà includere quanto segue:

1) Le "strutture di stoccaggio" includono:

- UN. Magazzini compresi quelli aperti/chiusi, sviluppati per la movimentazione e lo stoccaggio di merci sfuse/break bulk;
- B. Silos costruiti come strutture di stoccaggio verticale per lo stoccaggio di merci alla rinfusa sia in forma solida che liquida;
- C. Strutture della catena del freddo sviluppate per lo stoccaggio e la lavorazione minima di merci deperibili/sensibili alla temperatura con camere ad atmosfera controllata/modificata, camere a umidità variabile, congelamento rapido/ad esplosione, furgoni mobili di preraffreddamento, veicoli refrigerati e strutture per la pesatura, lo smistamento, la classificazione, l'imballaggio, preraffreddamento, trattamento della nebbia e altri processi.

2) I "Parchi logistici e porti asciutti" includono parchi logistici multimodali e terminali di trasporto, compresi depositi interni di container, stazioni di trasporto di container e stazioni di trasporto aereo con o senza strutture di stoccaggio di supporto.

3) Altri servizi includono:

- UN. Parcheggi per camion o piazzole per il parcheggio dei camion con spazi di sosta
- B. Terminali merci, compresi raccordi ferroviari privati e merci terminali
- C. Navi interne comprese chiatte, rimorchiatori, traghetti a reazione, ecc. come definiti nell'Inland Vessels Act 2021 e nei terminali di ormeggio

## Strategia 1

### 4. Robusto sviluppo delle infrastrutture

Lo Stato ha un'infrastruttura sociale, fisica e industriale ben sviluppata. L'Uttar Pradesh ha la più lunga rete di autostrade nazionali e ferrovie in India.

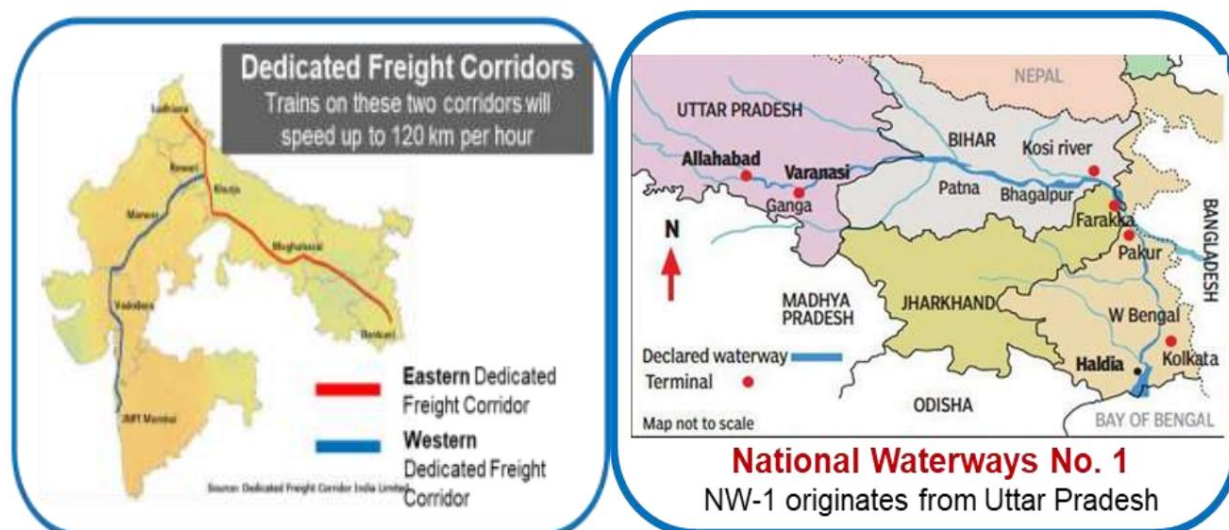
Ha anche una buona connettività attraverso 48 autostrade nazionali, 13 superstrade esistenti e future, 5 aeroporti internazionali esistenti e futuri, più di 20 rotte per la connettività aerea nazionale e collegamenti ferroviari con tutte le principali città.

#### 4.1. Connettività multimodale

La strategia a lungo termine del governo dell'Uttar Pradesh è quella di creare una rete di connettività aerea, acquatica, stradale e ferroviaria che faciliterà la logistica per il

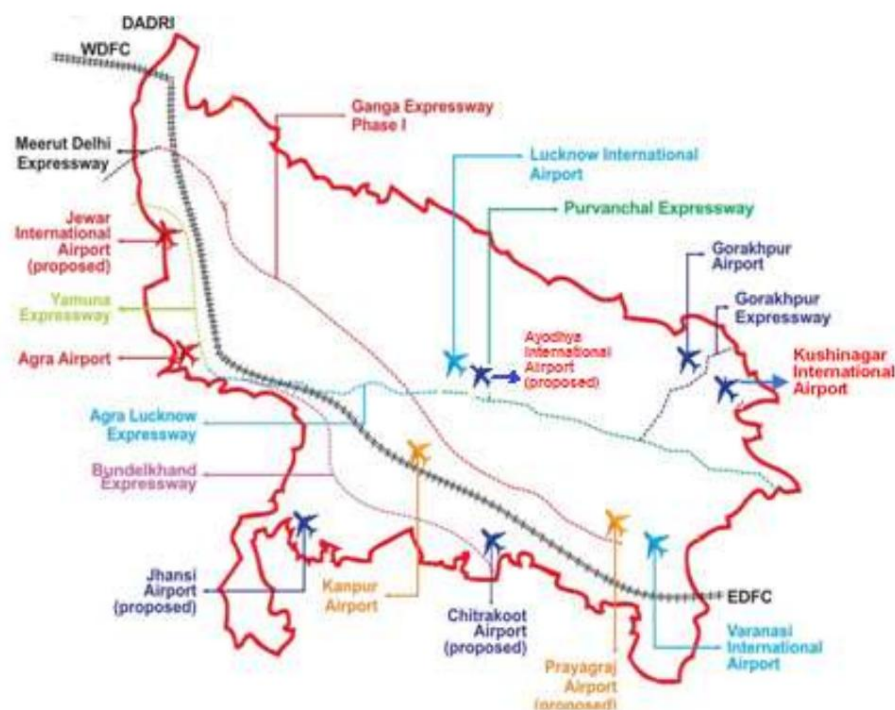
l'industria per accedere al mercato globale e nazionale. La politica mira a rafforzare questa rete per garantire una logistica fluida e a basso costo nello Stato per sfruttare il suo potenziale di investimenti industriali.

- a) Oltre ad ospitare la più grande rete ferroviaria del Paese (più di 16.000 km), lo Stato ospita una parte considerevole del Corridoio Merci Dedicato Occidentale (WDFC) e del Corridoio Merci Dedicato Orientale (EDFC). Il WDFC fornirà un facile accesso al porto JNPT di Mumbai (India occidentale) e con il 57% dell'EDFC che passa attraverso UP e collega il porto di Haldia a Calcutta (India orientale), lo Stato ha creato un quadro strategico per sfruttare entrambi questi trasporti corridoi. Con entrambi i corridoi - EDFC e WDFC che si intersecano a Dadri (situato nel distretto di Gautambuddha Nagar), lo Stato ha un vantaggio unico nel settore logistico.



- b) Nello Stato sono già operativi quasi 1.100 km della prima via navigabile interna del paese che collega Prayagraj al porto di Haldia. Un terminal multimodale a Varanasi e vari terminal galleggianti sono operativi lungo la NW-1 ai terminal di Ghazipur / Rajghat, Ramnagar (Varanasi) e Prayagraj.

- c) Oltre ad essere sede di una delle più alte reti autostradali nazionali nel paese, l'Uttar Pradesh si è affermato come lo Stato delle superstrade con tredici superstrade esistenti e future: sei superstrade sono state completate (1225 km) mentre sette sono in varie fasi di sviluppo. Queste superstrade stanno determinando lo sviluppo socioeconomico complessivo tanto necessario nello Stato. Inoltre, esiste l'opportunità di sviluppare nuovi corridoi industriali lungo queste superstrade.



- d) Con gli aeroporti internazionali esistenti a Lucknow, Varanasi e Kushinagar e nuovi aeroporti in arrivo a Jewar e Ayodhya, l'Uttar Pradesh è destinato a diventare l'unico stato del paese con 5 aeroporti internazionali. Inoltre, 7 aeroporti sono stati resi operativi nell'ambito del Regional Connectivity Scheme (RCS) per la connettività nazionale, e altri 8 aeroporti sono in fase di realizzazione. L'aeroporto Jewar è destinato a diventare uno dei più grandi aeroporti internazionali dell'India con una superficie di 5.000 ettari. Inoltre, sono state identificate più di 20 rotte per la connettività aerea nazionale.

#### 4.2. Promozione dei porti secchi

L'Uttar Pradesh è uno Stato senza sbocco sul mare con cluster di esportazione sparsi in lungo e in largo per lo Stato. Pertanto, lo Stato ha sviluppato nel corso del tempo i porti asciutti per facilitare il movimento delle merci in esportazione verso i porti marittimi.

- L'infrastruttura logistica esistente nell'Uttar Pradesh comprende il terminal nazionale ed EXIM collegato alla ferrovia di Moradabad, il terminal merci Pvt collegato alla ferrovia e il deposito di container interni (ICD) a Kanpur, l'ICD al terminal di Dadri e l'ICD di Kanpur.
- Lo Stato è avvantaggiato grazie ai futuri terminali lungo/presso la navigazione interna e ai terminali multimodali lungo/presso i corridoi merci. Sono inoltre in fase di sviluppo un hub logistico multimodale (MMLH) a Dadri e un hub di trasporto multimodale (MMTH) a Boraki, che daranno ulteriore impulso al settore.
- Il primo "Villaggio Merci" dell'India, esteso su 100 acri, sta sorgendo a Varanasi. Collegare gli hub esportatori dell'Est UP ai porti

dell'India orientale, il villaggio fungerà da hub di trasbordo per le merci in entrata e in uscita

Il governo statale mira a rafforzare i porti esistenti, i depositi interni di container, le stazioni merci e i terminali logistici in luoghi idonei con accesso ai corridoi stradali, rete di qualità di autostrade a 4 e 6 corsie, strade di collegamento, ecc. I piani del governo statale attrarre investimenti privati per lo sviluppo di porti con strutture moderne nello Stato attraverso questa politica.

#### 4.3. Infrastrutture industriali

Come risultato del rapido sviluppo delle infrastrutture, negli ultimi anni nello Stato si è registrato un notevole aumento nello sviluppo di cluster/hub industriali e di progetti di partenariato pubblico-privato (PPP).

- a) Il governo indiano sta sviluppando vari progetti di corridoi industriali lungo i corridoi merci di WDFC ed EDFC come parte del programma nazionale di corridoi industriali, vale a dire. Corridoio industriale Delhi Mumbai (DMIC) e Corridoio industriale Amritsar Calcutta (AKIC). Questi corridoi mirano allo sviluppo di città industriali greenfield in India, compresi importanti centri di esportazione e produzione dello Stato.
- b) Progetti importanti insieme al DMIC-AKIC includono lo sviluppo di una municipalità integrata lungo il bacino idrografico del DMIC nella Grande Noida; Proposta di cluster di produzione integrata (IMC) nell'ambito del progetto AKIC a Prayagraj e Agra.
- c) Alcuni degli altri progetti chiave di infrastrutture industriali previsti nel Lo stato include-
  - Dei due corridoi industriali di difesa annunciati in India, uno si sta formando nell'Uttar Pradesh su 6 nodi all'interno dell'UP, vale a dire. Agra, Aligarh, Kanpur, Lucknow, Jhansi e Chitrakut oltre 5000 ettari di terreno.
  - Il primo parco statale per dispositivi medici è stato lanciato lungo la Yamuna Expressway. La prima nel suo genere Film City e progetti come Toy Park, Apparel Park e Handicraft Park stanno sorgendo insieme alla Yamuna Expressway.
  - Nello Stato sono in fase di progettazione un hub logistico lungo la Yamuna Expressway, un complesso MRO/Cargo vicino al prossimo aeroporto internazionale di Jewar e centri/hub logistici lungo le superstrade.
  - Sono in fase di pianificazione altri progetti tra cui il Mega Food Park a Bareilly, Transganga City a Unnao, Plastic Park a Gorakhpur, Garment Park a Gorakhpur e diversi complessi Flatted Factory a Lucknow, Kanpur, Agra, Ghaziabad, Gorakhpur e Aligarh.

Con la facilità della logistica, è probabile che nello Stato vengano realizzati più progetti di infrastrutture industriali di questo tipo, il che a sua volta aumenterà lo slancio degli investimenti e alimenterà la crescita economica. Questa politica svolgerà quindi un ruolo chiave fornendo

un ecosistema di supporto per lo sviluppo di tali infrastrutture industriali nello Stato.

#### 4.4. Strutture di stoccaggio di qualità

UP ha una delle maggiori capacità di stoccaggio in India, rispetto al numero totale di depositi ferroviari (689) e depositi frigoriferi (2406), dove la capacità di stoccaggio frigorifero dello Stato è più alta in India con una quota del 39,84% della capacità nazionale (LEADS 2021). Poiché l'Uttar Pradesh è già un attore importante nel settore agricolo e prevede di promuovere la produzione di elettronica, prodotti farmaceutici, difesa, ecc., è importante sviluppare strutture di stoccaggio di qualità dotate di tecnologie moderne accanto a corridoi industriali, superstrade, corridoi merci, ecc. Il governo statale mira a consentire lo sviluppo di tali strutture di stoccaggio di qualità in tutto lo Stato attraverso questa politica attirando investimenti privati nel settore.

La politica incoraggia la creazione di magazzini collegati al dettaglio con strutture moderne, tra cui strutture di classificazione, smistamento e imballaggio con laboratori di test interni. Consente inoltre l'espansione delle infrastrutture di conservazione a freddo per aumentare la durata di conservazione dei beni deperibili e preservarne la qualità, fornendo così slancio all'esportazione di prodotti agricoli. **Il governo statale identificherà inoltre le strutture di stoccaggio esistenti di proprietà di varie agenzie governative e ne promuoverà l'ammodernamento da parte di soggetti privati attraverso i pertinenti dipartimenti/agenzie statali coinvolti come il dipartimento delle cooperative, il dipartimento dell'orticoltura, il dipartimento dell'agricoltura, ecc.**

## Strategia 2

### 5. Pianificazione logistica completa

Poiché l'industria della logistica in India è altamente deframmentata, una pianificazione integrata e globale per eliminare la distribuzione squilibrata dei servizi logistici diventa un aspetto cruciale della governance. Poiché il governo indiano sta ponendo grande enfasi sulla pianificazione logistica olistica per migliorare la competitività commerciale del paese, anche i governi statali si stanno concentrando sulla pianificazione logistica.

Anche il governo dell'Uttar Pradesh ha adottato numerose misure in questo contesto.

#### 5.1. Piano logistico statale integrato:

Per uno sviluppo olistico del settore logistico, il governo statale ha sviluppato un piano logistico statale integrato e completo, per garantire una connettività senza soluzione di continuità e un rapido movimento delle merci in tutto lo Stato, a beneficio degli hub di esportazione in generale. Le aree di miglioramento e sviluppo vengono regolarmente monitorate e riviste attraverso il piano.

Inoltre, in questo contesto, lo Stato sta preparando piani logistici urbani per sette città merci intelligenti, ovvero Agra, Kanpur, Varanasi, Prayagraj, Lucknow, Ghaziabad e Meerut per sviluppare la logistica nelle aree periurbane



zone e città. Aiuterà le città a mappare le attuali prestazioni del trasporto merci, a definire le esigenze presenti e future e a identificare le aree di riforma nelle rispettive aree.

## 5.2. Integrazione con il Masterplan Nazionale del PM Gati Shakti

L'Uttar Pradesh è stato uno degli stati leader nell'integrazione del Masterplan statale con il Masterplan nazionale del PM Gati Shakti (PMGS-NMP) per facilitare la pianificazione dei progetti e accelerare lo sviluppo delle infrastrutture logistiche nello Stato. Dopo il lancio dell'NMP, i dipartimenti statali competenti sono stati mobilitati per la georeferenziazione e la mappatura delle loro risorse online in coordinamento con l'Istituto nazionale per le applicazioni spaziali e la geoinformatica Bhaskaracharya (BISAG-N) e il Centro applicazioni di rilevamento remoto UP (RSAC-UP).

Finora, lo Stato ha integrato con successo tutti i 20 livelli obbligatori individuati dal governo indiano. Inoltre, all'interno del Portale dello Stato sono stati creati 27 livelli aggiuntivi identificati come critici per la pianificazione del progetto. La politica adotterà un approccio integrato con il Piano Generale Nazionale (NMP) per lo sviluppo di solide infrastrutture nello Stato. GatiShakti NMP porterà maggiori benefici al settore logistico con investimenti su strade, autostrade, porti, aeroporti, terminali multimodali ecc.

## 5.3. Assetto istituzionale per la Pianificazione Logistica

Lo Stato dispone inoltre di un assetto istituzionale completo che comprende un funzionario nodale dedicato, una cellula logistica statale e un comitato di coordinamento logistico per lo sviluppo del settore logistico. È stata istituita una "cellula logistica" dedicata sotto la presidenza del segretario capo aggiuntivo, dipartimento infrastrutture e sviluppo industriale, in base all'ordinanza governativa n. 107/77-6-2021 dell'8 gennaio 2021. Questa cellula dedicata garantirà sinergia e un rapido processo decisionale tra dipartimenti tra cui l'aviazione civile, i trasporti, l'energia, l'orticoltura, l'azienda di stoccaggio e altri dipartimenti correlati nella pianificazione dello sviluppo logistico nello Stato. Inoltre, è stato costituito il Comitato di coordinamento logistico sotto la presidenza del Segretario capo in base all'ordinanza governativa n. 108/77-6-2021 dell'8 gennaio 2021.

Inoltre, è stato istituito un comitato di coordinamento della logistica cittadina sotto la presidenza del segretario capo aggiuntivo dei comitati per l'edilizia abitativa e la pianificazione urbana e la logistica cittadina nelle sette città merci intelligenti identificate in UP sotto la presidenza dei rispettivi commissari comunali, in base all'ordinanza governativa n. 8-3099/262/2021 del 9 settembre 2021. Il comitato di coordinamento della logistica cittadina è responsabile della formulazione, riforma, implementazione e monitoraggio del comitato a livello cittadino per costruire infrastrutture logistiche nello stato oltre alle consultazioni e al coordinamento con il governo indiano. Il comitato a livello cittadino è responsabile della formulazione del Piano logistico cittadino e dello sviluppo sul campo delle infrastrutture logistiche nelle rispettive regioni.

Allo stesso modo, per l'implementazione di Gati Shakti nello Stato, un funzionario di grado segretario è stato nominato funzionario nodale a livello statale per PMGS. È stato istituito un gruppo di segretari potenziati (EGoS) sotto la presidenza del segretario capo, vide IID6 GO n. 177/77-6-2022 del 02.02.2022. Inoltre, è stato istituito un gruppo di pianificazione della rete (NPG) sotto la presidenza del commissario per le infrastrutture e lo sviluppo industriale (IIDC) vedi IID 6 GO n. 1122/77-6-2022 del 28.05.2022 ed è stata creata un'unità di supporto tecnico (TSU). costituita sotto la presidenza dell'Amministratore Delegato (CEO) Invest UP vide IID 6 GO n. 1122/77-6-2022 del 28.05.2022.

Con ciò, lo Stato ha creato un assetto istituzionale globale per la pianificazione logistica in conformità con le direttive del governo centrale che è e continuerà a lavorare per la pianificazione integrata e lo sviluppo globale del settore logistico nello Stato.

## Strategia 3

### 6. Logistica sostenibile

#### 6.1. Logistica verde

La politica mira a promuovere lo stoccaggio intelligente, l'uso dell'energia solare, il decongestionamento delle strade per ridurre le emissioni, l'uso dell'Industria 4.0 come Internet of Things (IoT), AI, Blockchain ecc. per migliorare l'efficienza dei processi che attraversano le diverse strutture logistiche per consentire una logistica sostenibile e verde nello Stato. **A tal fine, la politica promuove gli investimenti privati per l'adozione di misure verdi nel settore della logistica. Ciò include anche l'impegno dello Stato a promuovere la produzione vincolata di energia solare consentendo il libero accesso al settore della logistica.**

Lo Stato promuoverà inoltre il miglioramento dell'efficienza delle modalità di trasporto garantendo la connettività dell'ultimo miglio e promuovendo il giusto mix modale (aumento della quota di energia in modalità efficienti/modalità verdi) attraverso i prossimi piani logistici urbani. Questi piani promuoveranno inoltre movimenti logistici fluidi, mobilità elettrica, logistica inversa per ridurre al minimo i tempi di inattività e promuovere innovazioni tecnologiche per ridurre al minimo l'impatto inquinante della logistica e ottimizzare l'utilizzo della capacità.

#### 6.2. Innovazioni e logistica intelligente

La politica incoraggia l'uso della tecnologia moderna e delle trasformazioni digitali per fornire una logistica più snella e intelligente per una connettività senza interruzioni. La politica consente all'industria di utilizzare le tecnologie digitali per trasformare il settore logistico nello Stato. Per consentire l'accesso a meccanismi di miglioramento dell'efficienza e adottare tecniche moderne, lo Stato incoraggerà l'acquisizione di attrezzature migliori come camion più grandi e ben attrezzati, vagoni ferroviari con maggiore capacità di carico, ecc. e promuoverà l'adozione di tecnologie innovative per le operazioni logistiche.

Ciò include l'incoraggiamento della ricerca e dello sviluppo, la promozione di tecniche di digitalizzazione, robotica e automazione nella movimentazione dei materiali, nel trasporto merci e nel decongestionamento del traffico merci nelle strutture logistiche, nell'automazione nella catena di fornitura e nei sistemi basati sulla tecnologia blockchain per la convalida delle transazioni, lo scambio di documentazione e informazioni in modo sicuro e altre innovazioni.

### 6.3. Applicazione intelligente per un movimento sicuro e regolare del carico

Il governo statale sta già implementando i sistemi avanzati di gestione del traffico (ATMS), i sistemi di sensori Way in Motion con telecamere in tutte le corsie dei caselli di pedaggio e la pesa statica a ponte in ciascun casello di pedaggio della carreggiata principale. La fornitura di E-challan sulle principali tratte è già stata implementata. È stato sviluppato un sistema integrato di sorveglianza mineraria attraverso Mine Mitra ([minemitra.up.gov.in](http://minemitra.up.gov.in)). Fornisce servizi elettronici online per cittadini/agricoltori, gestione online dei minerali, sistema integrato di sorveglianza mineraria, piattaforma di e-commerce online e mappatura degli atti DSR to Lease.

Tali misure saranno riviste e aggiornate di volta in volta dai dipartimenti/agenzie statali competenti. Il governo statale, attraverso la revisione regolare del piano logistico statale e la revisione delle prestazioni dello Stato nella classifica LEADS, promuove l'uso di tali interventi tecnologici effettuati da vari dipartimenti/agenzie statali per consentire una logistica sicura e regolare nello Stato. Promuove inoltre l'uso della tecnologia da parte degli operatori/sviluppatori logistici privati per garantire una circolazione senza problemi e una movimentazione sicura delle merci nello Stato attraverso questa politica (paragrafo 6.2.).

## Strategia 4

### 7. Supporto ecosistemico per la logistica

#### 7.1. Sviluppo delle competenze per la logistica

Lo Stato ha il numero più alto di centri di formazione con un massimo di n. di persone formate in logistica (LEADS 2021). Corsi di sviluppo delle competenze per caricatori/scaricatori, imballatori e autisti commerciali sono disponibili tramite UP Skill Development Mission (UPSDM). La formazione nei settori logistici attraverso i suoi fornitori/fornitori di formazione viene fornita sviluppando strutture private per la formazione nello stato. Ci sono circa 688 scuole di formazione per guida a motore di proprietà privata che forniscono formazione ai conducenti di veicoli pesanti (autobus/camion). Si stanno costruendo istituti statali di formazione per conducenti e istituti polivalenti in 12 divisioni per fornire formazione agli autisti dei camion e ad altro personale logistico come caricatori/scaricatori, imballatori ecc. È in costruzione anche l'Istituto di formazione e ricerca dei conducenti (IDTR) a Raebareli.

Si stanno identificando nuovi ruoli lavorativi per soddisfare le competenze del 21° secolo nel settore della logistica in stretto coordinamento con gli esperti dei mercati e il Logistics Sector Skill Council. Il nuovo curriculum e i corsi di formazione saranno

sviluppato in consultazioni con le parti interessate del settore logistico e NSDC. Al fine di rafforzare ulteriormente l'ecosistema delle competenze per la logistica, il **governo statale creerà una task force dedicata presso il dipartimento statale per lo sviluppo delle competenze in coordinamento per condurre uno studio di valutazione delle lacune con il mandato di identificare le aree di azione, vale a dire**. esigenza di nuovi corsi, programmi di specializzazione e riqualificazione, diffusione di istituti di formazione, ecc. Ciononostante, la politica promuove il settore a fornire competenze pertinenti legate al settore e incentiva anche tali costi.

## 7.2. Centro di eccellenza

Lo Stato si impegnerà a promuovere lo sviluppo di nuove tecnologie, modelli operativi e opportunità nel settore logistico attraverso la creazione di Centri di Eccellenza (CoE) nello Stato. Le organizzazioni governative/PSU/società private saranno incoraggiate a istituire Centri di Eccellenza (CoE) nel campo della logistica per facilitare ricerca e sviluppo, innovazioni, acquisizione di tecnologia e altre strutture per supportare l'ecosistema logistico nello Stato.

Il governo dell'Uttar Pradesh fornirà sostegno finanziario sotto forma di **sovvenzioni (a copertura delle spese in conto capitale e operative) fino a 10 crore di INR a ciascun CoE durante un periodo di 5 anni dalla data di istituzione, soggetto a un massimo di cinque CoE**. Si prevede che il CoE diventi autosostenibile entro la fine di 5 anni. Il Dipartimento di Sviluppo Industriale sanzionerà ed erogherà gli incentivi al progetto sulle raccomandazioni del Comitato Autorizzato di Alto Livello (HLEC) come definito nella presente politica. Inoltre, l'erogazione di fondi/incentivi da parte del Governo dipenderà dalla loro performance.

## Strategia 5

### 8. Attrarre investimenti per la Logistica

#### 8.1. Stato del settore nel settore della logistica -

L'Uttar Pradesh è stato lo Stato pioniere in India ad aver concesso lo status di industria al settore della logistica, grazie al quale si è affermato come destinazione favorevole agli investimenti per l'industria della logistica nell'India settentrionale. Tale status di settore è stato esteso in base alla politica di stoccaggio e logistica UP del 2018 solo a quei progetti a cui è stato concesso lo "status di infrastruttura" dal governo indiano.

Nell'ambito di questa nuova politica, lo "Status di settore" viene ora esteso a tutti i **progetti ammissibili come definito in questa politica**. Di conseguenza, l'uso del territorio industriale e il FAR industriale saranno applicabili a tutti questi progetti logistici nello Stato. Ciò ridurrà i costi di avvio di attività per l'industria logistica nello stato.

## 8.2. Facilità di fare affari

- 1) Altezza ammissibile: la presente Politica consente strutture con altezza superiore a 15 metri (come da Paragrafo 3.4.2 della Parte 4 del Codice edilizio nazionale 2016) a condizione che non vi siano abitazioni umane regolari/continue oltre i quindici metri (15 metri) e siano installati adeguati sistemi antincendio come prescritto dai Vigili del Fuoco dello Stato. Al riguardo i Vigili del Fuoco impartiranno alle unità di campo apposite istruzioni per quanto riguarda il settore logistico.
- 2) Categoria bianca: dato che alcune attività di magazzinaggio e logistica hanno un'impronta inquinante e una produzione di rifiuti inferiori, la categorizzazione di tali attività in base al livello di inquinamento dell'aria, dell'acqua e alla produzione di rifiuti pericolosi verrà razionalizzata di volta in volta. Il governo statale ha già classificato le attività di magazzinaggio e logistica come prescritto dall'UP Pollution Control Board (UPPCB) vide GO n. H 80284/ 213/ 2017-22 del 26.08.2022 come categoria 'Bianco'. Le specifiche delle attività che rientrano nella "categoria Bianca" saranno riviste di volta in volta da UPPCB in consultazione con il Dipartimento dell'Industria, GoUP.
- 3) Autorizzazione a sportello unico: il governo statale attraverso Nivesh Mitra fornisce NOC/ autorizzazioni/approvazioni online per l'avvio e il funzionamento delle industrie nello Stato. Per agevolare ulteriormente le attività commerciali del settore dei magazzini e della logistica nello Stato, le autorizzazioni/NoC/Approvazioni specifiche richieste per il settore saranno elencate separatamente e fornite sul portale Nivesh Mitra.
- 4) Operazioni 24 ore su 24, 7 giorni su 7: i magazzini potranno operare 24 ore su 24, 7 giorni su 7 nello Stato. Per incoraggiare l'occupazione femminile, tali progetti potranno anche impiegare donne in tutti i turni (compreso il turno notturno) previo loro consenso, a condizione che tutte le misure di sicurezza, di trasporto e di altro tipo per tali dipendenti donne siano prescritte dal Dipartimento statale del lavoro assicurato.

## 8.3. Assegnazione accelerata del terreno per il parco logistico

8.3.1. L'assegnazione preferenziale dei terreni all'interno delle aree dell'Autorità per lo sviluppo industriale/ dell'Autorità per lo sviluppo, come previsto nella Politica di promozione dell'occupazione e degli investimenti industriali 2022 di UP, sarà effettuata su base accelerata per lo sviluppo del Parco logistico come definito in questa politica **con un investimento di capitale minimo (come da par. 9.3.1 (7) della presente polizza) di INR 500 Crore.**

**UN.** Invest UP, una volta ricevuta la domanda online insieme al pagamento di una tassa per tale assegnazione accelerata del terreno, esaminerà la domanda in base al DPR e ad altri parametri stabiliti per lo stesso.

**B.** Un comitato accelerato per l'assegnazione dei terreni sotto la presidenza del commissario per le infrastrutture e lo sviluppo industriale, come



stipulato nella Politica di promozione dell'occupazione e degli investimenti industriali di UP 2022, fornirà la sua approvazione finale per tale assegnazione sulla base del controllo effettuato da Invest UP.

8.3.2. Nel caso in cui gli investitori richiedano al governo statale di acquisire/acquistare terreni per tali parchi logistici al di fuori dell'Autorità per lo sviluppo industriale/Autorità per lo sviluppo/Enti locali urbani/altre aree notificate, verranno applicate le seguenti disposizioni:

UN. L'Agenzia Nodale designata dal Governo provvederà ad acquisire almeno 1,25 volte il terreno richiesto da tale Parco Logistico ammissibile in modo che un minimo di altre 4 unità logistiche o unità industriali possano essere installate nel terreno aggiuntivo così acquisito.

Tale Parco Logistico ammissibile potrà essere assegnato fino ad un massimo dell'80% della superficie vendibile.

B. Oltre a presentare una proposta per l'assegnazione di terreno ai sensi di questa disposizione, il Parco Logistico ammissibile può anche presentare in anticipo una proposta per l'assegnazione di terreno per la creazione di ulteriori unità logistiche o unità industriali nel terreno aggiuntivo così acquisito e, in tal caso, tutti questi anche progetti/unità aggiuntivi saranno trattati come ammissibili per l'assegnazione accelerata, indipendentemente dal livello di investimento in essi.

C. Ai fini del calcolo dell'ammissibilità ai sensi di questo regime, sarà considerato solo l'investimento di capitale del Parco Logistico e non sarà considerato l'investimento di capitale delle altre 4 unità.

D. Nel caso in cui tale Parco Logistico ammissibile presenti una proposta per l'assegnazione di terreno per unità aggiuntive inferiori a 4, l'Agenzia Nodale assegnerà il terreno rimanente per la creazione di unità logistiche o industriali secondo le proprie regole/procedura.

e. Il costo di assegnazione sarà determinato dopo aver incluso il costo di acquisto/acquisizione del terreno, i costi di sviluppo interno ed esterno come da effettivi e gli oneri amministrativi come specificato di volta in volta. Linee guida dettagliate al riguardo saranno emanate separatamente.

F. L'Agenzia Nodal può decidere di assumere in anticipo l'intero costo di acquisizione/prezzo di assegnazione, o in parte in anticipo e in parte sotto forma di garanzia bancaria o qualsiasi altro meccanismo per garantire che l'intero costo sia garantito a favore dell'agenzia. Qualsiasi aumento del costo di acquisizione a seguito dell'intervento dei tribunali dovrà essere sostenuto da tali progetti ammissibili.

G. Ai fini dell'approvazione della mappa su tale terreno acquisito, si applicheranno gli statuti dell'Agenzia Nodale designata. Tuttavia, non sarà richiesto alcun addebito/approvazione da parte dell'Agenzia Nodale designata per il successivo leasing/affitto di lotti/unità da parte dello sviluppatore all'interno di tale Parco Logistico idoneo durante il periodo di locazione.

**8.3.3. Sicurezza: se è essenziale creare una nuova stazione di polizia/posto di controllo nel parco logistico/porto di scalo/stazione di trasporto aereo o nell'area industriale in cui vengono realizzati i progetti ammissibili, a questo scopo verrà fornito gratuitamente il terreno da parte di sviluppatore/autorità interessata.**

#### **8.4. Sviluppo di zone logistiche designate:**

Lo Stato ha diverse zone ad alto potenziale che possono emergere come hub logistici in India. Ad esempio, il WDFC e l'EDFC – i due principali corridoi merci del paese, che attraversano lo Stato e si intersecano a Dadri (Grande Noida) offrono un enorme potenziale allo Stato per sviluppare più hub logistici lungo i propri bacini di utenza. Allo stesso modo, l'estesa rete di superstrade che collega i principali centri di esportazione si estende in tutto il

in lungo e in largo di UP offrono diverse tasche nelle loro vicinanze che possono essere sviluppate anche come hub logistici. Anche altre aree vicine a progetti infrastrutturali chiave come il prossimo aeroporto internazionale di Jewar, gli aeroporti nazionali regionali e le vie navigabili interne possono emergere come importanti hub logistici nello Stato.

- A) Le regioni in prossimità di tali progetti infrastrutturali saranno identificate di volta in volta dal governo statale per la promozione come zone logistiche designate attraverso un ordine governativo separato.
- B) Per lo sviluppo di tali zone, il governo statale faciliterà l'acquisizione di terreni nelle aree non notificate da alcuna Autorità per lo sviluppo industriale o Autorità per lo sviluppo o Autorità per aree speciali o Area regolamentata o Ente locale urbano come da Para 8.3 di questa politica.
- C) Agli investitori privati verranno forniti ulteriori incentivi per lo sviluppo delle strutture logistiche in tali zone secondo le disposizioni di questa politica (Capitolo 9).
- D) Il governo statale promuoverà inoltre lo sviluppo di infrastrutture esterne in queste aree, compresa la connettività stradale, l'alimentazione elettrica e altri servizi di base nelle aree che rientrano nelle zone logistiche designate notificate.

#### **8.5. Schema di incentivi**

La politica fornisce sussidi e incentivi interessanti alle infrastrutture logistiche che sono classificate in 3 gruppi, vale a dire.

- 1) Strutture di stoccaggio come magazzini, silos, impianti di catena del freddo;
- 2) Parchi logistici e interporti, compresi parchi multimodali, Inland Container Depositi, stazioni di trasporto container e stazioni di trasporto aereo; E
- 3) Altre strutture come piazzole di sosta per camion, terminal merci privati, ormeggi terminali e navi per la navigazione interna.

Ai progetti ammissibili definiti nella presente politica verranno forniti principalmente sussidi front-end e back-end, in cui:

- I sussidi front-end comprendono esenzioni/concessioni che saranno concesse ai progetti ammissibili come definito nella presente politica prima dell'inizio delle operazioni commerciali. Tali progetti dovranno registrarsi presso l'Agenzia Nodale che successivamente rilascerà un ID Univoco dopo aver verificato la pertinenza e la completezza della domanda. La Lettera di Comfort (LoC) non sarà obbligatoria per usufruire di questi incentivi in questa fase. Tuttavia, i richiedenti dovranno ottenere la Lettera di Comfort (LoC) in una fase successiva.
- Nel caso in cui, alla fine, la richiesta di sanzione di LoC venga respinta o il progetto non venga completato entro il periodo di investimento ammissibile come definito nella politica o violi qualsiasi disposizione della politica, gli incentivi front-end forniti al richiedente come esenzioni/concessioni saranno essere recuperato tramite la Garanzia Bancaria presentata dal richiedente.
- I sussidi back-end elencati nella presente politica per i rispettivi progetti ammissibili saranno forniti solo dopo il completamento del progetto e l'inizio delle operazioni commerciali. Tali benefici saranno forniti solo ai progetti ammissibili ai quali è stata approvata la Lettera di Comfort (LoC) da parte dell'Agenzia Nodale.

## 9. Sistema di incentivi

### 9.1. Strutture di stoccaggio

#### 9.1.1. Definizioni chiave

1. **Data di entrata in vigore** indica la data dalla quale la presente Politica diventa effettiva.
2. **Periodo di efficacia** indica il periodo che va dalla Data di entrata in vigore fino al periodo in cui la presente Politica rimane in vigore (5 anni) o fino a qualsiasi modifica o abrogazione della stessa da parte del Governo statale.
3. **Per data limite** si intende la data di inizio dell'investimento del progetto nel caso in cui l'investimento inizi a partire dalla data di entrata in vigore della Politica. Nel caso in cui l'investimento inizi prima della Data di efficacia, la data limite sarà la Data di efficacia della polizza. Tuttavia, nel caso in cui venga acquisito solo il terreno prima della Data di efficacia, la data in cui viene effettuato il primo investimento verso uno qualsiasi degli altri titoli (ad eccezione dei terreni) definiti in Investimento di capitale a partire dalla Data di efficacia sarà considerata come data limite Data. Tuttavia, il limite non può andare oltre il periodo di efficacia della politica.
4. **Per progetto di impianto di stoccaggio idoneo** si intende il successivo impianto realizzato nello Stato di Uttar Pradesh –
  - io. **Magazzino** comprensivo di depositi **sviluppati su un'area minima di 1 lakh piedi quadrati e investimento di capitale minimo di INR 20 Crore** come definito nella presente politica

ii. **Silo sviluppato su una superficie minima di 4 acri e Capitale minimo**

**Investimento di INR 30 Crore** come definito nella presente polizza

iii. **Impianto per la catena del freddo sviluppato su un'area minima di 20.000 piedi quadrati e investimento di capitale minimo di INR 15 Crore** come definito nella presente politica

5. **Per Sviluppatore** si intende qualsiasi persona giuridica registrata come proprietà, società di partenariato, società cooperativa, società, trust, organizzazione non governativa (ONG), società a responsabilità limitata (LLP) o SPV creata allo scopo di sviluppare il progetto idoneo come definito nel presente politica.
6. **Operatore** indica qualsiasi persona giuridica a cui i locali del Progetto Ammissibile, come definito nella presente politica, sono stati concessi in locazione/affitto per operazioni commerciali. I vantaggi/incentivi concessi a qualsiasi Progetto idoneo ai sensi della presente politica continueranno a essere messi a disposizione dello sviluppatore/operatore di tale progetto, a seconda dei casi. Non sarà necessario alcun periodo minimo di locazione/affitto per qualificarsi come "operatore".
7. **Investimento di capitale** per qualsiasi progetto ammissibile di magazzino, silo o impianto della catena del freddo significa investimento effettuato in terreni, edifici, attrezzature per la movimentazione, servizi pubblici, strumenti e attrezzature e altri beni simili, compresi investimenti nello sviluppo di strutture infrastrutturali, compresi i seguenti costi:

Terra	<p>Il prezzo di acquisto effettivo secondo il documento registrato del terreno sarà considerato come il costo del terreno per il progetto (escluse le imposte di bollo e le spese di registrazione pagate). Nel caso in cui il terreno venga assegnato dalla UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) o da qualsiasi altra agenzia governativa statale, il prezzo di assegnazione effettivo pagato sarà considerato come il costo del terreno (escluse le imposte di bollo e le tasse di registrazione pagate).</p> <p><i>Nota: un massimo del 40% dell'investimento di capitale totale (che include il prezzo effettivo del terreno, il costo totale di costruzione, altre costruzioni, attrezzature e installazioni e strutture infrastrutturali come definito nella presente politica) sarà preso in considerazione come componente totale del terreno per lo scopo di arrivare all'Investimento di Capitale.</i></p>
Edificio Per	<p>edificio si intende qualsiasi nuovo edificio costruito per il progetto o l'acquisizione di un edificio nuovo e inutilizzato per il progetto, compreso l'edificio amministrativo.</p> <p>Ciò include il costo di nuovi edifici costruiti principalmente per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci, compreso lo spazio edificabile per l'installazione di attrezzature per la movimentazione delle merci, rampe di carico dei veicoli, strutture di cross docking e strutture di carico e scarico.</p> <p>La costruzione includerà anche il costo del complesso sviluppato per le strutture di test e di ricerca e sviluppo (se presenti) e altri edifici relativi alle operazioni di stoccaggio e logistica saranno considerati in base alla spesa effettiva sostenuta.</p> <p>Non verranno presi in considerazione i costi sostenuti per l'acquisizione del vecchio edificio o le spese sostenute per la riparazione dell'edificio.</p>
Altro	Altra costruzione significa costruzione come un muro composto

costruzione	e cancelli, cabine di sicurezza, strade interne, pozzi trivellati, serbatoi d'acqua, rete interna di condutture per acqua e gas e altre costruzioni correlate.
Equipaggiamento & Installati Noi	<p>Attrezzature e installazione indica il costo di acquisizione di qualsiasi nuova attrezzatura o macchinario locale/importato per operazioni di stoccaggio e logistica, compresi i costi di trasporto, fondazione, montaggio, installazione ed elettrificazione.</p> <p>Il costo di elettrificazione includerà il costo della sottostazione e del trasformatore. Dovranno essere inclusi anche altri strumenti e attrezzature utili per le operazioni di stoccaggio e logistica, compreso il carico/scarico.</p> <p>Le attrezzature e le installazioni possono includere anche:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veicoli utilizzati solo per il trasporto all'interno dei locali del progetto e attrezzature per la movimentazione del carico utilizzati esclusivamente per il trasporto di merci all'interno di tali locali.</li> <li>2. Impianti per la generazione di energia non convenzionale.</li> <li>3. Attrezzature per la produzione di energia vincolata.</li> <li>4. Attrezzature per misure di controllo dell'inquinamento</li> <li>5. Attrezzature per la gestione dei rifiuti</li> <li>6. Attrezzature logistiche intelligenti per operazioni efficienti, compresa la robotica e l'automazione nella movimentazione delle merci</li> <li>7. Attrezzature di test e ricerca e sviluppo (se presenti)</li> </ol>
Infrastruttura strutture per le riprese	<p>Costo di sviluppo di servizi di base quali nuove strade, linee fognarie, drenaggio dell'acqua, linee elettriche e altre infrastrutture (comprese altre strutture essenziali per il funzionamento dell'unità), linee ferroviarie/raccordi (solo per uso vincolato) che collegare i locali dell'impresa con le principali linee infrastrutturali.</p>

8. **L'investimento di capitale non idoneo** comprende il capitale circolante; Avviamento; Spese istruttorie e preoperatorie; Interessi capitalizzati; Spese capitalizzate in bilancio per acquisizione di tecnologia/ know-how tecnico; spese di consulenza; regalità; progettazione e disegni; brevetti, licenze, software e diritti di proprietà intellettuale e produzione di energia, ad eccezione dell'uso vincolato.

Tali teste non verranno prese in considerazione ai fini del calcolo del capitale investito.

9. **Periodo di investimento idoneo (EIP)** indica il periodo per il completamento dell'investimento da parte di qualsiasi progetto ammissibile di magazzino/silo/impianto della catena del freddo come definito nella politica. L'EIP è il periodo che inizia dalla *prima data dell'investimento che rientra nel periodo effettivo fino a 3 anni o fino alla data di inizio delle operazioni commerciali, a seconda di quale data sia precedente*

10. **Investimento di capitale idoneo (ECI)** indica l'investimento di capitale effettuato durante il periodo di investimento idoneo come definito nella politica.

UN. Nel caso in cui l'investimento di capitale sia stato avviato prima della data di efficacia, almeno l'80% dell'investimento di capitale dovrebbe essere stato effettuato dopo la data di efficacia durante il periodo di investimento idoneo e lo stesso



L'investimento di capitale sarà considerato come investimento di capitale idoneo per determinare gli incentivi totali ammissibili.

B. Tuttavia, nel caso in cui l'investimento in terreni venga effettuato prima della data di entrata in vigore, tale investimento in terreni non potrà beneficiare di alcun incentivo, ma per determinare l'ammissibilità dei progetti verrà presa in considerazione la valutazione di tale terreno sul valore contabile.

11. **Agenzia Nodale** indica UPSIDA, che sarà responsabile dell'elaborazione delle richieste di incentivi previsti dalla politica e del coordinamento con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica

## 9.1.2. Incentivi

### (A) Sovvenzioni front-end

Testa SI	Incentivo
1 <b>Esenzione dall'imposta di bollo</b>	<p>L'esenzione dall'imposta di bollo sui terreni acquistati o presi in locazione (per un periodo di almeno 10 anni) sarà concessa alle seguenti aliquote:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100% nella regione di Bundelkhand e Poorvanchal e nella regione coperta dalla "Zona del Taj Trapezium"</li> <li>• Esenzione del 75% a Madhyanchal e Paschimanchal (eccetto Gautambuddha Nagar e Ghaziabad)</li> <li>• Esenzione del 50% a Gautambuddha Nagar e Ghaziabad</li> </ul> <p><i>L'esenzione sarà concessa previa presentazione di una garanzia bancaria di importo equivalente all'esenzione al Dipartimento Timbri e Registrazione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile. Il 75% degli oneri di conversione dell'uso del terreno verrà cancellato</i></p>
2 <b>Concessione sugli oneri di conversione dell'uso del suolo</b>	<p><i>La Concessione sarà prestata previa presentazione alla competente Autorità/ Agenzia Statale di Garanzia Bancaria di importo equivalente alla concessione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
3 <b>Esenzione nel Sviluppo Spese</b>	<p>Il 75% delle spese di sviluppo sarà esentato</p> <p><i>L'Esenzione sarà concessa previa presentazione all'Autorità/ Agenzia Statale competente di una Garanzia Bancaria di importo equivalente all'esenzione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
4 <b>Terra Copertura</b>	<p>A tali strutture di stoccaggio autonome sarà consentita una copertura del suolo fino al 60%. Nota: le esenzioni/</p>
<p>concessioni di cui sopra saranno fornite dal dipartimento competente solo previa verifica dell'ID univoco rilasciato dall'Agenzia Nodal e comunicherà i dettagli all'Agenzia Nodal.</p>	

**(B) Sovvenzioni back-end:**

Progetto SL	Incentivo
1 Sovvenzione in conto capitale	<p><b>Il sussidio in conto capitale</b> a magazzini/silos/impianto per la catena del freddo sarà fornito al tasso del 15% dell'investimento di capitale ammissibile soggetto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• massimo INR 5 crore per la realizzazione di tali strutture ovunque nello Stato;</li> <li>• massimo INR 10 Crore per l'installazione di tali strutture nelle zone logistiche designate (come da paragrafo 8.4)</li> </ul> <p><i>Nota: da pagare una tantum dopo l'inizio delle operazioni commerciali</i></p>
2 Elettricità Dovere Esenzione	L'esenzione dall'imposta sull'elettricità sarà fornita al tasso del 100% per un periodo di 10 anni
3 Qualità Rimborso costi di certificazione	<p><b>Il rimborso dei costi di certificazione di qualità</b> sarà fornito nella misura del 50% del costo pagato fino a un massimo di INR 5 lakh per progetto</p> <p><i>Nota: da pagare una tantum dopo l'inizio delle operazioni commerciali</i></p>
4 Abilità Sviluppo Sussidio	<b>Il sussidio per lo sviluppo delle competenze</b> sarà fornito come rimborso dello stipendio di @ ₹ 1000 per tirocinante al mese per 6 mesi fino a un massimo di 50 tirocinanti all'anno per 5 anni per progetto
<p><b>Nota:</b></p> <p>1) La somma di tutti i benefici, comprese le esenzioni previste per qualsiasi progetto, non deve superare il 100% dell'investimento di capitale ammissibile come definito nella politica.</p> <p>2) A tal fine, i rimborsi saranno effettuati a qualsiasi progetto dopo l'inizio delle operazioni commerciali e la valutazione delle esenzioni di cui si è avvalsa il richiedente rispetto agli ID univoci rilasciati dall'Agenzia Nodale (se presenti)</p> <p>3) I progetti beneficiati da questa politica potranno beneficiare dei benefici ammissibili del Governo. del fondo indiano Plan Agriculture Infrastructure.</p>	

**9.2. Porti asciutti****9.2.1. Definizioni chiave**

1. **Data di entrata in vigore** indica la data dalla quale la presente Politica diventa effettiva.
2. **Periodo di efficacia** indica il periodo che va dalla Data di entrata in vigore fino al periodo in cui la presente Politica rimane in vigore (5 anni) o fino a qualsiasi modifica o abrogazione della stessa da parte del Governo statale.
3. **Per data limite** si intende la data di inizio dell'investimento del progetto nel caso in cui l'investimento inizi a partire dalla data di entrata in vigore della Politica. Nel caso in cui l'investimento inizi prima della Data di efficacia, la data limite sarà la Data di efficacia della polizza. Tuttavia, nel caso in cui venga acquisito solo il terreno prima della Data di efficacia, la data in cui verrà effettuato il primo investimento verso uno qualsiasi dei

gli altri titoli (ad eccezione dei terreni) definiti in L'investimento di capitale viene effettuato a partire dalla Data di efficacia sarà considerata come Data limite. Tuttavia, il limite non può andare oltre il periodo di efficacia della politica.

4. **Per progetto di porto a secco ammissibile** si intendono le seguenti strutture istituite nello Stato di Uttar Pradesh –

io. **Deposito interno di container (ICD) sviluppato su un'area minima di 10 acri e un investimento di capitale minimo di INR 50 crore** con tali installazioni fisse o altro, attrezzature, macchinari ecc. che forniscono servizi per la movimentazione e/o lo sdoganamento di container di importazione/esportazione carichi, sotto controllo doganale e con impianto di stoccaggio per merci doganali o non doganali. Tali progetti dovrebbero fornire strutture infrastrutturali, tra cui la connettività stradale interna, depositi doganali/non doganali, terminal per camion e altre strutture per gli utenti comuni necessarie per svolgere operazioni efficienti.

ii. **Stazioni di trasporto container (CFS)**, comprese stazioni di trasporto aereo (AFS), **sviluppate come strutture portuali/aeroportuali su un'area minima di 10 acri e un investimento di capitale minimo di INR 50 Crore** con installazioni fisse o altro, attrezzature, macchinari, ecc. Fornitura di servizi per la movimentazione/ sdoganamento di contenitori carichi di importazione ed esportazione sotto controllo doganale e con strutture di deposito per merci doganali o non doganali, area di parcheggio e altre strutture desiderate per svolgere le operazioni. Tali progetti dovrebbero fornire strutture infrastrutturali, tra cui la connettività stradale interna, i raccordi ferroviari, i depositi doganali/non doganali, i terminali per i camion e altre strutture per gli utenti comuni necessarie per svolgere operazioni efficienti.

5. **Per Sviluppatore** si intende qualsiasi persona giuridica registrata come proprietà, società di partenariato, società cooperativa, società, trust, organizzazione non governativa (ONG), società a responsabilità limitata (LLP) o SPV creata allo scopo di sviluppare il progetto idoneo come definito nella presente politica.

6. **Operatore** indica qualsiasi persona giuridica a cui i locali del Progetto Ammissibile, come definito nella presente politica, sono stati concessi in locazione/affitto per operazioni commerciali. I vantaggi/incentivi concessi a qualsiasi Progetto idoneo ai sensi della presente politica continueranno a essere messi a disposizione dello sviluppatore/operatore di tale progetto, a seconda dei casi. Non sarà necessario alcun periodo minimo di locazione/affitto per qualificarsi come "operatore"

7. **Investimento di capitale** per qualsiasi ICD/CFS/AFS significa investimento effettuato in terreni, edifici, attrezzature per la movimentazione, servizi pubblici, strumenti e attrezzature e altri beni simili, compresi gli investimenti nello sviluppo di strutture infrastrutturali, compresi i seguenti costi:

Terra	Il prezzo di acquisto effettivo secondo il documento registrato del terreno sarà considerato come il costo del terreno per il progetto (escluse le imposte di bollo e le spese di registrazione pagate). Nel caso in cui il terreno venga assegnato dalla UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) o da qualsiasi altra agenzia governativa statale,
-------	--

	<p>il prezzo effettivo di assegnazione pagato sarà considerato come il costo del terreno (escluse le imposte di bollo e le spese di registrazione pagate).</p> <p><i>Nota: un massimo del 40% dell'investimento di capitale totale (che include il prezzo effettivo del terreno, il costo totale di costruzione, altre costruzioni, attrezzature e installazioni e strutture infrastrutturali come definito nella presente politica) sarà preso in considerazione come componente totale del terreno per lo scopo di arrivare all'Investimento di Capitale.</i></p>
Edificio Per	<p>edificio si intende un nuovo edificio costruito per il progetto o l'acquisizione di un edificio nuovo e inutilizzato per il progetto, compreso l'edificio amministrativo.</p> <p>Il costo dei nuovi edifici costruiti per quanto segue sarà considerato in base alla spesa effettiva sostenuta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasferimento intermodale delle merci, movimento delle merci e Trasporto compresa l'area di servizio del veicolo (esclusa area di parcheggio, spazi di sosta)</li> <li>• Installazione di attrezzature per la movimentazione dei materiali</li> <li>• Servizi a valore aggiunto come imballaggio, riconfezionamento, Elaborazione e rielaborazione</li> <li>• Strutture di stoccaggio delle merci, compreso deposito doganale, e servizi di sdoganamento EXIM, compresi servizi di sdoganamento e zone di quarantena</li> <li>• Strutture di test e strutture di ricerca e sviluppo (se presenti)</li> <li>• Eventuali altri edifici legati alle operazioni logistiche</li> <li>• Spazi per uffici per fornitori di servizi logistici, trasportatori e amministrazione</li> </ul> <p>Non verranno presi in considerazione i costi sostenuti per l'acquisizione del vecchio edificio o le spese sostenute per la riparazione dell'edificio.</p>
Altra costruzione	<p>Per altre costruzioni si intendono costruzioni quali muri e cancelli composti, cabine di sicurezza, strade interne, pozzi trivellati, serbatoi dell'acqua, rete interna di condutture per acqua e gas e altre costruzioni correlate.</p>
Equipaggiamento & Installati Noi	<p>Per attrezzature e installazione si intende il costo per l'acquisizione di qualsiasi nuova attrezzatura o macchinario locale/importato per operazioni logistiche, compresi i costi di trasporto, fondazione, montaggio, installazione ed elettrificazione.</p> <p>Il costo di elettrificazione includerà il costo della sottostazione e del trasformatore. Dovranno essere inclusi anche altri strumenti e attrezzature utili per le operazioni logistiche, compreso il carico/scarico.</p> <p>Le attrezzature e le installazioni possono anche includere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veicoli utilizzati solo per il trasporto all'interno dei locali del progetto e attrezzature per la movimentazione dei materiali utilizzati esclusivamente per il trasporto di merci all'interno di tali locali.</li> <li>2. Impianti per la generazione di energia non convenzionale.</li> <li>3. Attrezzature per la produzione di energia vincolata.</li> <li>4. Attrezzature per misure di controllo dell'inquinamento</li> </ol>

	<p>5. Attrezzature per la gestione dei rifiuti</p> <p>6. Attrezzature logistiche intelligenti per operazioni efficienti compresa la robotica e l'automazione nella movimentazione dei materiali</p> <p>7. Attrezzature di test e ricerca e sviluppo (se presenti)</p>
Infrastruttura strutture per le riprese	Tali strutture, tra cui strade interne, linee fognarie, drenaggio dell'acqua, linee elettriche, infrastrutture (comprese altre strutture essenziali per il funzionamento dell'unità), linee ferroviarie/raccordi (solo per uso vincolato) che collegano i locali dell'impresa con le principali linee infrastrutturali.

8. **L'investimento di capitale non idoneo** comprende il capitale circolante; Avviamento; Spese istruttorie e preoperatorie; Interessi capitalizzati; Spese capitalizzate in bilancio per acquisizione di tecnologia/know-how tecnico; spese di consulenza; regalità; progettazione e disegni; brevetti, licenze, software e diritti di proprietà intellettuale e produzione di energia, ad eccezione dell'uso vincolato.

Tali teste non verranno prese in considerazione ai fini del calcolo del capitale investito.

9. **Periodo di investimento idoneo (EIP)** indica il periodo per il completamento dell'investimento da parte di qualsiasi progetto ICD/CFS/AFS ammissibile come definito nella politica.  
L'EIP è il periodo che inizia dalla *prima data dell'investimento che rientra nel periodo effettivo fino a 5 anni o fino alla data di inizio delle operazioni commerciali, a seconda di quale evento sia precedente*

10. **Investimento di capitale idoneo (ECI)** indica l'investimento di capitale effettuato durante il periodo di investimento idoneo come definito nella politica.

UN. Nel caso in cui l'investimento di capitale sia stato avviato prima della data di efficacia, almeno l'80% dell'investimento di capitale dovrebbe essere stato effettuato dopo la data di efficacia durante il periodo di investimento ammissibile e lo stesso investimento di capitale sarà considerato come investimento di capitale ammissibile per determinare il totale ammissibile incentivi.

B. Tuttavia, nel caso in cui l'investimento in terreni venga effettuato prima della data di entrata in vigore, tale investimento in terreni non potrà beneficiare di alcun incentivo, ma per determinare l'ammissibilità dei progetti verrà presa in considerazione la valutazione di tale terreno sul valore contabile.

11. **Agenzia Nodale** indica UPSIDA, che sarà responsabile dell'elaborazione delle richieste di incentivi nell'ambito della politica e del coordinamento con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica.



## 9.2.2. Incentivi

### (A) Sovvenzioni front-end:

Testa SI	Incentivo
1	<p><b>Esenzione dall'imposta di bollo</b></p> <p>L'esenzione dall'imposta di bollo sarà concessa sui terreni acquistati o presi in locazione (per un periodo di almeno 10 anni) al tasso del 100% per l'avvio di progetti ICD/CFS/AFS ovunque nel Stato</p> <p><i>L'esenzione sarà concessa previa presentazione di una garanzia bancaria di importo equivalente all'esenzione al Dipartimento Timbri e Registrazione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
2	<p><b>Concessione oneri di conversione uso terreno</b></p> <p>Si rinuncia al 75% degli oneri di conversione dell'uso del terreno</p> <p><i>La Concessione sarà prestata previa presentazione alla competente Autorità/ Agenzia Statale di Garanzia Bancaria di importo equivalente alla concessione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
3	<p><b>Esenzione nel Sviluppo Spese</b></p> <p>Il 75% delle spese di sviluppo sarà esentato</p> <p><i>L'Esenzione sarà concessa previa presentazione all'Autorità/ Agenzia Statale competente di una Garanzia Bancaria di importo equivalente all'esenzione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
4	<p><b>Terra Copertura</b></p> <p>Il progetto ICD/CFS/ AFS autonomo sarà consentito Copertura del suolo fino al 60% Nota: le esenzioni/concessioni di</p>
<p>cui sopra saranno fornite dal dipartimento competente solo previa verifica dell'ID univoco rilasciato dall'Agenzia Nodale e comunicherà i dettagli al Agenzia Nodale.</p>	

### (B) Sovvenzioni back-end:

Progetto SL	Incentivo
1	<p><b>Capitale Sussidio</b></p> <p><b>Sovvenzione in conto capitale</b> al tasso del 25% del capitale ammissibile</p> <p>L'investimento sarà fornito a ICD/CFS/AFS soggetto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• massimo INR 25 Crore per l'avvio del progetto ovunque nello Stato;</li> <li>• massimo INR 50 Crore per l'impostazione dei progetti nelle zone logistiche designate (come da paragrafo 8.4.)</li> </ul> <p><i>Nota: il 75% degli incentivi di cui sopra sarà erogato in quattro rate sulla base della spesa sostenuta pari al 25%, 50%, 75% e 100% del costo totale del progetto. Il successivo 10% verrà fornito al completamento dell'assegnazione del terreno a tutte le unità del parco e il restante 15% verrà rilasciato dopo che l'80% delle unità inizierà le proprie operazioni commerciali.</i></p>

2	<b>Elettricità Dovere Esenzione</b>	L'esenzione dall'imposta sull'elettricità sarà fornita al tasso del 100% per un periodo di 10 anni
3	<b>Abilità Sviluppo</b>	<b>Il sussidio per lo sviluppo delle competenze</b> sarà fornito come rimborso dello stipendio al tasso di INR 1000 per tirocinante al mese per 6 mesi fino a un massimo di 50 tirocinanti all'anno per 5 anni per progetto
<p><b>Nota:</b></p> <p>1) La somma di tutti i benefici, comprese le esenzioni previste per qualsiasi progetto, non deve superare il 100% dell'investimento di capitale ammissibile come definito nella politica.</p> <p>2) A tal fine, i rimborsi saranno forniti a qualsiasi progetto dopo l'inizio delle operazioni commerciali e la valutazione delle esenzioni di cui si è avvalsa il richiedente rispetto agli ID univoci rilasciati dall'Agenzia Nodale (se presenti)</p>		

## 9.3. Parco logistico

### 9.3.1. Definizioni chiave

1. **Data di entrata in vigore** indica la data dalla quale la presente Politica diventa effettiva.
2. **Periodo di efficacia** indica il periodo che va dalla Data di entrata in vigore fino al periodo in cui la presente Politica rimane in vigore (5 anni) o fino a qualsiasi modifica o abrogazione della stessa da parte del Governo statale.
3. **Per data limite** si intende la data di inizio dell'investimento del progetto nel caso in cui l'investimento inizi a partire dalla data di entrata in vigore della Politica. Nel caso in cui l'investimento inizi prima della Data di efficacia, la data limite sarà la Data di efficacia della polizza. Tuttavia, nel caso in cui venga acquisito solo il terreno prima della Data di efficacia, la data in cui viene effettuato il primo investimento verso uno qualsiasi degli altri titoli (ad eccezione dei terreni) definiti in Investimento di capitale a partire dalla Data di efficacia sarà considerata come data limite Data. Tuttavia, il limite non può andare oltre il periodo di efficacia della politica.
4. **Per progetto Parco Logistico Ammissibile si intendono quei progetti sviluppati su almeno 25 acri di terreno nello Stato che forniscono le seguenti strutture (indicative) –**
  - io. Strutture logistiche quali aggregazione/segregazione del carico, smistamento, classificazione, imballaggio/riconfezionamento, etichettatura/etichettatura, distribuzione/distribuzione al consumatore, trasferimento intermodale di carico e contenitori, stoccaggio aperto e/o chiuso, stoccaggio a temperatura controllata e/o a temperatura ambiente, magazzini doganali personalizzati, stazioni di trasporto container, terminal container, attrezzature per la movimentazione dei materiali e altre strutture logistiche per la movimentazione e la movimentazione delle merci.
  - ii. Strutture infrastrutturali quali strade interne, trasporti pubblici interni, linee elettriche, alimentatori, strutture di comunicazione, spazi aperti e verdi, strutture per la distribuzione e l'aumento dell'acqua, linee fognarie e di drenaggio, strutture per il trattamento e lo smaltimento degli effluenti, disposizioni per i vigili del fuoco e altre strutture come da i requisiti.

- iii. Strutture aziendali e commerciali come dormitori, pensioni, mense, centri sanitari e dispensari, pompe di benzina e stazioni di ricarica per veicoli elettrici, banche e finanza, spazi per uffici e uffici amministrativi.
- iv. Strutture comuni come ponte pesa, centro di sviluppo delle competenze, centro informatico, scambio di subappalti, stazione di trasporto container, centro di ispezione della produzione, officina di riparazione per veicoli e macchinari di produzione.

5. **Per Sviluppatore** si intende qualsiasi persona giuridica registrata come proprietà, società di partenariato, società cooperativa, società, trust, organizzazione non governativa (ONG), società a responsabilità limitata (LLP) o SPV creata allo scopo di sviluppare il progetto idoneo come definito nella presente politica.
6. **Operatore** indica qualsiasi persona giuridica a cui i locali del Progetto Ammissibile, come definito nella presente politica, sono stati concessi in locazione/affitto per operazioni commerciali. I vantaggi/incentivi concessi a qualsiasi Progetto idoneo ai sensi della presente politica continueranno a essere messi a disposizione dello sviluppatore/operatore di tale progetto, a seconda dei casi. Non sarà necessario alcun periodo minimo di locazione/affitto per qualificarsi come "operatore"
7. **Investimento di capitale** per qualsiasi Parco Logistico significa investimento effettuato in terreni, edifici, attrezzature di movimentazione, servizi pubblici, strumenti e attrezzature e altri beni simili, compresi gli investimenti nello sviluppo di strutture infrastrutturali, compresi i seguenti costi:

Terra	<p>Il prezzo di acquisto effettivo secondo il documento registrato del terreno sarà considerato come il costo del terreno per il progetto (escluse le imposte di bollo e le spese di registrazione pagate). Nel caso in cui il terreno venga assegnato dalla UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) o da qualsiasi altra agenzia governativa statale, il prezzo di assegnazione effettivo pagato sarà considerato come il costo del terreno (escluse le imposte di bollo e le tasse di registrazione pagate).</p> <p><i>Nota: un massimo del 40% dell'investimento di capitale totale (che include il prezzo effettivo del terreno, il costo totale di costruzione, altre costruzioni, attrezzature e installazioni e strutture infrastrutturali come definito nella presente politica) sarà preso in considerazione come componente totale del terreno per lo scopo di arrivare all'Investimento di Capitale.</i></p>
Edificio Per	<p>edificio si intende un nuovo edificio costruito per il progetto o l'acquisizione di un edificio nuovo e inutilizzato per il progetto, compreso l'edificio amministrativo.</p> <p>Il costo dei nuovi edifici costruiti per quanto segue sarà considerato in base alla spesa effettiva sostenuta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasferimento merci intermodale, aggregazione di carichi/ zona di segregazione e movimento</li> <li>• Area di trasporto compresa l'area di servizio dei veicoli (esclusa area di parcheggio, spazi di sosta) • Servizi a valore aggiunto come imballaggio, riconfezionamento, Elaborazione e rielaborazione</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strutture di stoccaggio delle merci, compreso lo stoccaggio doganale, Stoccaggio aperto/chiuso e temperatura controllata magazzinaggio</li> <li>• Servizi di sdoganamento EXIM, compreso lo sdoganamento servizi e zone di quarantena</li> <li>• Complesso per strutture di test e strutture di ricerca e sviluppo (se presenti)</li> <li>• Eventuali altri edifici legati alle operazioni logistiche</li> <li>• Spazi amministrativi e uffici per fornitori di servizi logistici, trasportatori e amministrazione</li> <li>• Edifici commerciali tra cui dormitori, pensioni, mense, centri sanitari e dispensari, pompe di benzina e stazioni di ricarica per veicoli elettrici, banche e finanza.</li> <li>• Complessi per strutture comuni tra cui pesa a ponte, centro di sviluppo delle competenze, centro informatico, borsa di subappalto, stazione di trasporto container, centro di ispezione della produzione, officina di riparazione per veicoli e macchinari di produzione.</li> </ul> <p>Non verranno presi in considerazione i costi sostenuti per l'acquisizione del vecchio edificio o le spese sostenute per la riparazione dell'edificio.</p>
Altra costruzione	Per altre costruzioni si intendono costruzioni quali muri e cancelli composti, cabine di sicurezza, strade interne, pozzi trivellati, serbatoi dell'acqua, rete interna di condutture per acqua e gas e altre costruzioni correlate.
Equipaggiamento & Installati Noi	<p>Per attrezzature e installazione si intende il costo per l'acquisizione di qualsiasi nuova attrezzatura o macchinario locale/importato per operazioni logistiche, compresi i costi di trasporto, fondazione, montaggio, installazione ed elettrificazione.</p> <p>Dovranno essere inclusi anche altri strumenti e attrezzature utili per le operazioni logistiche, tra cui carico/scarico, aggregazione/segregazione del carico, stazioni di carico per container, terminali per container, attrezzature per la movimentazione dei materiali e altre strutture logistiche per la movimentazione e lo spostamento delle merci. il costo di elettrificazione includerà il costo della sottostazione e del trasformatore.</p> <p>Le attrezzature e le installazioni possono anche includere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veicoli utilizzati solo per il trasporto all'interno dei locali del progetto e attrezzature per la movimentazione dei materiali utilizzati esclusivamente per il trasporto di merci all'interno di tali locali.</li> <li>2. Impianti per la generazione di energia non convenzionale.</li> <li>3. Attrezzature per la produzione di energia vincolata.</li> <li>4. Attrezzature per misure di controllo dell'inquinamento</li> <li>5. Attrezzature per la gestione dei rifiuti</li> <li>6. Attrezzature logistiche intelligenti per operazioni efficienti, compresa la robotica e l'automazione nella movimentazione dei materiali</li> <li>7. Attrezzature di test e ricerca e sviluppo (se presenti)</li> </ol>
Infrastruttura	Tali strutture, tra cui strade interne, trasporti pubblici interni, linee elettriche, alimentatori, strutture di comunicazione,

strutture spazi	aperti e verdi, strutture per la distribuzione e l'incremento dell'acqua, linee fognarie e di drenaggio, strutture per il trattamento e lo smaltimento degli effluenti, disposizioni per i vigili del fuoco e altre strutture essenziali per il funzionamento del progetto, comprese linee ferroviarie/binari di raccordo che collegano i locali dell'impresa con l'infrastruttura principale le linee urbane dovranno essere incluse.
-----------------	--

8. **L'investimento di capitale non idoneo** comprende il capitale circolante; Buona volontà; Spese istruttorie e preoperatorie; Interessi capitalizzati; Spese capitalizzate in bilancio per acquisizione di tecnologia/ know-how tecnico; spese di consulenza; regalità; progettazione e disegni; brevetti, licenze, software e diritti di proprietà intellettuale e produzione di energia, ad eccezione dell'uso vincolato.

Tali teste non verranno prese in considerazione ai fini del calcolo del capitale investito.

9. **Periodo di investimento ammissibile (EIP)** indica il periodo per il completamento dell'investimento da parte di qualsiasi progetto ammissibile del Parco logistico come definito nella politica. L'EIP è il periodo che inizia dalla *prima data dell'investimento che rientra nel periodo effettivo fino a 5 anni o fino alla data di inizio delle operazioni commerciali, a seconda di quale evento sia precedente*

10. **Investimento di capitale idoneo (ECI)** indica l'investimento di capitale effettuato durante il periodo di investimento idoneo come definito nella politica.

UN. Nel caso in cui l'investimento di capitale sia stato avviato prima della data di efficacia, almeno l'80% dell'investimento di capitale dovrebbe essere stato effettuato dopo la data di efficacia durante il periodo di investimento ammissibile e lo stesso investimento di capitale sarà considerato come investimento di capitale ammissibile per determinare il totale ammissibile incentivi.

B. Tuttavia, nel caso in cui l'investimento in terreni venga effettuato prima della data di entrata in vigore, tale investimento in terreni non potrà beneficiare di alcun incentivo, ma per determinare l'ammissibilità dei progetti verrà presa in considerazione la valutazione di tale terreno sul valore contabile.

11. **Agenzia Nodale** indica UPSIDA, che sarà responsabile dell'elaborazione delle richieste di incentivi previsti dalla politica e del coordinamento con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica

## 9.3.2. Incentivi

### (A) Sovvenzioni front-end:

Testa SI	Incentivo
1	<p><b>Esenzione dall'imposta di bollo</b></p> <p>Sarà prevista l'esenzione dall'imposta di bollo sui terreni acquistati o presi in locazione (per un periodo di almeno 10 anni) al tasso del 100% per la creazione di un Parco Logistico ovunque nello Stato</p> <p><i>L'esenzione sarà concessa previa presentazione di una garanzia bancaria di importo equivalente all'esenzione al Dipartimento Timbri e Registrazione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
2	<p><b>Concessione oneri di conversione uso terreno</b></p> <p>Si rinuncia al 75% degli oneri di conversione dell'uso del terreno</p> <p><i>La Concessione sarà prestata previa presentazione alla competente Autorità/Agenzia Statale di Garanzia Bancaria di importo equivalente alla concessione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
3	<p><b>Esenzione nel Sviluppo Spese</b></p> <p>Il 75% delle spese di sviluppo sarà esentato</p> <p><i>L'Esenzione sarà concessa previa presentazione all'Autorità/Agenzia Statale competente di una Garanzia Bancaria di importo equivalente all'esenzione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>
4	<p><b>Terra Copertura</b></p> <p>A un progetto di Parco logistico sarà consentita una copertura complessiva del suolo pari al 60%, soggetta a battuta d'arresto, sicurezza antincendio e altre normative FSI.</p>
5	<p><b>Altre strutture</b></p> <p>1) Il Parco Logistico potrà utilizzare al massimo il 30% della superficie totale per fornire altri servizi non logistici, ovvero strutture commerciali e comuni (come definito nel paragrafo 9.3.1 (4) iii, iv)</p> <p>2) Al Parco Logistico sarà consentito un FSI pari a 1 per le "Strutture logistiche" (come definito nel paragrafo 9.3.1 (4)(i)) e un FSI fino a 1,5 per altre strutture non logistiche, ovvero strutture commerciali e comuni (come definite al paragrafo 9.3.1 (4) iii, iv).</p> <p>3) FSI fluttuanti non saranno consentiti dall'area delle "Strutture logistiche" all'area delle strutture non logistiche (come da Para 9.3.1 (4) iii, iv) o viceversa, ma il FSI fluttuante sarà consentito all'interno le rispettive aree delle "strutture logistiche" e delle "strutture non logistiche".</p> <p>4) FSI flottante significa utilizzare i mezzi FSI non utilizzati da utilizzare in un progetto per un altro edificio. Gli FSI ammissibili sia nel settore logistico che non logistico possono essere utilizzati solo nella stessa sezione. Il restante FSI di una sezione non può essere utilizzato in un altro settore.</p>



Nota: Le esenzioni/agevolazioni di cui sopra saranno fornite dal dipartimento competente solo previa verifica dell'ID univoco rilasciato dall'Agenzia Nodale e ne comunicherà i dettagli all'Agenzia Nodale.

### (B) Sovvenzioni back-end:

Progetto SL	Incentivo
1 <b>Capitale Sussidio</b>	<p><b>Un sussidio in conto capitale</b> pari al 25% dell'investimento di capitale ammissibile sarà fornito agli sviluppatori del Parco Logistico soggetto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• massimo INR 25 Crore per l'avvio del progetto ovunque nello Stato;</li> <li>• massimo INR 50 Crore per l'impostazione dei progetti nelle zone logistiche designate (come da paragrafo 8.4.)</li> </ul> <p><i>Nota: il 75% degli incentivi di cui sopra sarà erogato in quattro rate sulla base della spesa sostenuta pari al 25%, 50%, 75% e 100% del costo totale del progetto. Il successivo 10% verrà fornito al completamento dell'assegnazione del terreno a tutte le unità del parco e il restante 15% verrà rilasciato dopo che l'80% delle unità inizierà le proprie operazioni commerciali.</i></p>
2 <b>Elettricità Dovere Esenzione</b>	L'esenzione dall'imposta sull'elettricità sarà fornita al tasso del 100% per un periodo di 10 anni
3 <b>Abilità Sviluppo</b>	<b>Il sussidio per lo sviluppo delle competenze</b> sarà fornito come rimborso dello stipendio al tasso di INR 1000 per tirocinante al mese per 6 mesi fino a un massimo di 50 tirocinanti all'anno per 5 anni per parco
<p><b>Nota:</b></p> <p>1) La somma di tutti i benefici, comprese le esenzioni previste per qualsiasi progetto, non deve superare il 100% dell'investimento di capitale ammissibile come definito nella politica.</p> <p>2) A tal fine, i rimborsi saranno forniti a qualsiasi progetto dopo l'inizio delle operazioni commerciali e la valutazione delle esenzioni di cui si è avvalsa il richiedente rispetto agli ID univoci rilasciati dall'Agenzia Nodale (se presenti)</p>	

## 9.4. Impianto per vie navigabili interne

### 9.4.1. Terminale di attracco

1. **Data di entrata in vigore** indica la data dalla quale la presente Politica diventa effettiva.
2. **Periodo di efficacia** indica il periodo che va dalla Data di entrata in vigore fino al periodo in cui la presente Politica rimane in vigore (5 anni) o fino a qualsiasi modifica o abrogazione della stessa da parte del Governo statale.
3. **Per data limite** si intende la data di inizio dell'investimento del progetto nel caso in cui l'investimento inizi a partire dalla data di entrata in vigore della Politica. Nel caso in cui l'investimento inizi prima della Data di efficacia, la data limite sarà quella

Data di entrata in vigore della polizza. Tuttavia, nel caso in cui venga acquisito solo il terreno prima della Data di efficacia, la data in cui viene effettuato il primo investimento verso uno qualsiasi degli altri titoli (ad eccezione dei terreni) definiti in Investimento di capitale a partire dalla Data di efficacia sarà considerata come data limite Data. Tuttavia, il limite non può andare oltre il periodo di efficacia della politica.

4. **Terminale di ormeggio** indica qualsiasi terminale costruito lungo la via navigabile nazionale-1 nello Stato come struttura di utente comune (uso non vincolato) per facilitare lo scarico o il carico di merci. Navi interne **con una capacità minima di movimentazione del carico di 5.000 tonnellate e un investimento di capitale minimo (eccetto costo del terreno) di INR 20 Crore**
5. Per **investimento di capitale** per un terminale di attracco ammissibile si intende il costo di sviluppo di tale terminale di attracco, compresi gli investimenti effettuati nella costruzione, nell'approvvigionamento e nell'installazione di attrezzature di movimentazione, servizi pubblici, strumenti e attrezzature e altre immobilizzazioni per la gestione del terminale sviluppato nello Stato, compresi gli investimenti nello sviluppo delle infrastrutture (esclusi i costi del terreno).
6. **L'investimento di capitale non idoneo** comprende il capitale circolante; Avviamento; Spese istruttorie e preoperatorie; Interessi capitalizzati; Spese capitalizzate in bilancio per acquisizione di tecnologia/know-how tecnico; spese di consulenza; regalità; progettazione e disegni; brevetti, licenze, software e diritti di proprietà intellettuale e produzione di energia, ad eccezione dell'uso vincolato.  
Tali teste non verranno prese in considerazione ai fini del calcolo del capitale investito.
7. **Periodo di investimento ammissibile (EIP)** indica il periodo per il completamento dell'investimento per lo sviluppo del progetto ammissibile come definito nella politica. L'EIP è il periodo che inizia dalla *prima data dell'investimento che rientra nel periodo effettivo fino a 5 anni o fino alla data di inizio delle operazioni commerciali, a seconda di quale data sia precedente*
8. **Investimento di capitale idoneo (ECI)** indica l'investimento di capitale effettuato durante il periodo di investimento idoneo come definito nella politica.  
**UN.** Nel caso in cui l'investimento di capitale sia stato avviato prima della data di efficacia, almeno l'80% dell'investimento di capitale dovrebbe essere stato effettuato dopo la data di efficacia durante il periodo di investimento ammissibile e lo stesso investimento di capitale sarà considerato come investimento di capitale ammissibile per determinare il totale ammissibile incentivi.  
**B.** Tuttavia, nel caso in cui l'investimento in terreni venga effettuato prima della data di entrata in vigore, tale investimento in terreni non potrà beneficiare di alcun incentivo, ma per determinare l'ammissibilità dei progetti verrà presa in considerazione la valutazione di tale terreno sul valore contabile.
9. **Per Sviluppatore** si intende qualsiasi persona giuridica registrata come proprietà, società di partenariato, società cooperativa, società, fondo fiduciario, organizzazione non governativa (ONG), società a responsabilità limitata (LLP) o SPV creata allo scopo di sviluppare il progetto idoneo come definito nel presente politica.
10. **Operatore** indica qualsiasi persona giuridica a cui i locali del Progetto Idoneo, come definito nella presente politica, sono stati forniti in locazione/affitto per affari

operazioni. I vantaggi/incentivi concessi a qualsiasi Progetto idoneo ai sensi della presente politica continueranno a essere messi a disposizione dello sviluppatore/operatore di tale progetto, a seconda dei casi. Non sarà necessario alcun periodo minimo di locazione/affitto per qualificarsi come "operatore"

11. **Agenzia Nodale** indica l'agenzia designata dal Governo dello Stato successivamente attraverso un ordine per elaborare le richieste di incentivi nell'ambito della politica e coordinarsi con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica.

## 12. Incentivi

A) Il governo statale promuoverà gli investimenti per la creazione di terminali di attracco lungo il bacino di utenza della prossima National Waterway-1 nell'Uttar Pradesh. Il governo statale fornirà il terreno per lo sviluppo di tali strutture attraverso un'agenzia nodale designata.

B) Tali terreni saranno forniti su base PPP per un periodo **massimo di 30 anni sul modello Build Own Operate Transfer (BOOT)** per lo sviluppo e le operazioni di un massimo di 6 progetti di questo tipo nella fase 1. I parametri di gara per la selezione degli sviluppatori di tali terminali si baseranno sul periodo minimo di concessione.

C) La proprietà del progetto, compresi i terreni e tutte le altre infrastrutture sviluppate, sarà trasferita al Governo dello Stato dopo la fine del periodo di concessione. Linee guida dettagliate al riguardo saranno emanate separatamente.

D) Agli sviluppatori di tali terminali di ormeggio verrà fornito **un sussidio di capitale** al tasso del 20% sull'investimento di capitale ammissibile come definito nella presente politica per lo sviluppo di tali terminali, soggetto a un massimo di INR 15 Crore. Tale sussidio sarà erogato in 3 rate annuali dopo il completamento del progetto.

E) Tali strutture saranno incluse nel Piano Generale del PM Gati Shakti per lo Stato per la pianificazione, il monitoraggio e la revisione tempestivi dello sviluppo delle infrastrutture.

### Nota:

io. Le località in cui fornire i terreni saranno decise dal Comitato Autorizzato (CE) istituito nell'ambito di questa politica sulle raccomandazioni dell'agenzia nodale designata attraverso la consultazione delle parti interessate.

ii. Il numero massimo di progetti può essere aumentato su raccomandazione dell'agenzia nodale designata dal Comitato autorizzato ad alto livello (HLEC) istituito nell'ambito di questa politica. L'HLEC può anche decidere sullo sviluppo di tali nuovi terminali di attracco e fornire incentivi secondo questa politica su altre vie navigabili situate nello Stato.

## 9.4.2. Nave interna

1. **Nave interna** indica qualsiasi "nave" registrata nello Stato ai sensi della legge sulle navi interne del 2021 **con una capacità minima di 500 tonnellate** per operazioni nel bacino idrografico della prossima via navigabile nazionale-1 che rientra nello Stato
2. Il **sussidio** per l'acquisto di navi interne come sopra definite per operazioni nello Stato lungo la via navigabile nazionale-1 sarà fornito attraverso i produttori di tali navi. Tale sussidio sarà fornito al tasso del 25% del costo di acquisto effettivo, soggetto a un massimo di INR 5 Crore per nave.
3. Il sussidio sarà concesso alle prime 10 navi per la navigazione interna acquistate durante il periodo di validità della polizza, soggetto all'acquisto massimo di 4 navi per entità.
4. Per **Agenzia Nodale** si intende l'agenzia designata dal Governo dello Stato successivamente attraverso un ordine per elaborare le richieste di incentivi nell'ambito della politica e coordinarsi con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica.

Nota: il numero massimo di progetti può essere aumentato su raccomandazione dell'agenzia nodale designata dal Comitato autorizzato ad alto livello (HLEC) istituito nell'ambito di questa politica. L'HLEC può anche decidere di fornire incentivi alle navi della navigazione interna come definito nella presente politica su altre vie navigabili situate nello Stato.

## 9.5. Terminali merci

### 9.5.1. Terminologie chiave

1. **Data di entrata in vigore** indica la data dalla quale la presente Politica diventa effettiva.
2. **Periodo di efficacia** indica il periodo che va dalla Data di entrata in vigore fino al periodo in cui la presente Politica rimane in vigore (5 anni) o fino a qualsiasi modifica o abrogazione della stessa da parte del Governo statale.
3. **Per data limite** si intende la data di inizio dell'investimento del progetto nel caso in cui l'investimento inizi a partire dalla data di entrata in vigore della Politica. Nel caso in cui l'investimento inizi prima della Data di efficacia, la data limite sarà la Data di efficacia della polizza. Tuttavia, nel caso in cui venga acquisito solo il terreno prima della Data di efficacia, la data in cui viene effettuato il primo investimento verso uno qualsiasi degli altri titoli (ad eccezione dei terreni) definiti in Investimento di capitale a partire dalla Data di efficacia sarà considerata come data limite Data. Tuttavia, il limite non può andare oltre il periodo di efficacia della politica.
4. **Per progetti di terminal merci ammissibili**, compresi raccordi privati o terminal merci, si intendono 2 tipi di progetti, come segue:

- io. Progetti approvati nell'ambito dello schema Gati Shakti: Solo terminal cargo greenfield (compresi raccordi privati o terminal merci privati) istituiti nello Stato e approvati nell'ambito dello schema Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT) del governo indiano 2021 pubblicato vide GO 2021/ TC (FM )/ 18/23 del 15.12.2021 durante il periodo di validità della presente politica
- ii. Progetti diversi da quelli approvati nell'ambito del programma Gati Shakti: solo terminal merci greenfield (compresi raccordi privati o terminal merci privati) *sviluppato come struttura per utenti comuni (non uso vincolato) nello Stato su un minimo di 10 acri di superficie con un investimento di capitale minimo (eccetto i terreni costo) di INR 20 Crore*
5. Per **investimento di capitale** sia per i progetti approvati nell'ambito dello schema Gati Shakti che per quelli diversi dai costi dei progetti approvati dal GCT si intende il costo di sviluppo del terminal cargo greenfield approvato nell'ambito dello schema GCT 2021 del Gol sostenuto dall'operatore GCT o da qualsiasi altro sviluppatore dal punto di decollo in poi presso la stazione di servizio, esclusi i costi del terreno, i costi di sviluppo della linea circolare e altri costi di capitale sostenuti dalle ferrovie indiane (come da Sezione 5 del Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT) Scheme 2021 del Gol) o costi di capitale sostenuti da qualsiasi altro Dipartimento/agenzia del governo centrale/statale.
6. **L'investimento di capitale non idoneo** comprende il capitale circolante; Avviamento; Spese istruttorie e preoperatorie; Interessi capitalizzati; Spese capitalizzate in bilancio per acquisizione di tecnologia/know-how tecnico; spese di consulenza; regalità; progettazione e disegni; brevetti, licenze, software e diritti di proprietà intellettuale e produzione di energia, ad eccezione dell'uso vincolato.  
Tali teste non verranno prese in considerazione ai fini del calcolo del capitale investito.
7. **Periodo di investimento ammissibile (EIP)** indica il periodo per il completamento dell'investimento per lo sviluppo del progetto ammissibile come definito nella politica. L'EIP è il periodo che inizia dalla *prima data dell'investimento che rientra nel periodo effettivo fino a 5 anni o fino alla data di inizio delle operazioni commerciali, a seconda di quale data sia precedente*
8. **Investimento di capitale idoneo (ECI)** indica l'investimento di capitale effettuato durante il periodo di investimento idoneo come definito nella politica.
- UN.** Nel caso in cui l'investimento di capitale sia stato avviato prima della data di efficacia, almeno l'80% dell'investimento di capitale dovrebbe essere stato effettuato dopo la data di efficacia durante il periodo di investimento ammissibile e lo stesso investimento di capitale sarà considerato come investimento di capitale ammissibile per determinare il totale ammissibile incentivi.
- B.** Tuttavia, nel caso in cui l'investimento in terreni venga effettuato prima della data di entrata in vigore, tale investimento in terreni non potrà beneficiare di alcun incentivo, ma per determinare l'ammissibilità dei progetti verrà presa in considerazione la valutazione di tale terreno sul valore contabile.
9. **Per Sviluppatore** si intende qualsiasi persona giuridica registrata come proprietà, società di partenariato, società cooperativa, società, fondo fiduciario, organizzazione non governativa (ONG), società a responsabilità limitata (LLP) o SPV creata allo scopo di sviluppare il progetto idoneo come definito nel presente politica.

10. **Operatore** indica qualsiasi persona giuridica alla quale i locali del Progetto Ammissibile, come definito nella presente politica, sono stati concessi in locazione/affitto per operazioni commerciali. I vantaggi/incentivi concessi a qualsiasi Progetto idoneo ai sensi della presente politica continueranno a essere messi a disposizione dello sviluppatore/operatore di tale progetto, a seconda dei casi. Non sarà necessario alcun periodo minimo di locazione/affitto per qualificarsi come "operatore"
11. **Agenzia Nodale** indica l'agenzia designata dal Governo dello Stato successivamente attraverso un ordine per elaborare le richieste di incentivi nell'ambito della politica e coordinarsi con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica.

### 9.5.2. Incentivi

1. Il governo statale attraverso l'Agenzia nodale designata per i terminal merci fornirà terreno (eccetto il terreno ferroviario) agli operatori GCT approvati ai sensi del PM Gati Shakti Cargo Terminal Scheme 2021 o agli sviluppatori di terminal merci non approvati GCT attraverso un'Agenzia nodale designata.
2. Tali terreni saranno forniti su base PPP per un periodo **massimo di 30 anni secondo il modello Build Own Operate Transfer (BOOT)** per lo sviluppo e il funzionamento di un massimo di 25 progetti di questo tipo nella fase 1. I parametri di gara per la selezione degli sviluppatori di tali terminali si baseranno sul periodo minimo di concessione.
3. La proprietà del progetto, compresi i terreni e tutte le altre infrastrutture sviluppate, sarà trasferita al governo statale dopo la fine del periodo di concessione. Linee guida dettagliate al riguardo saranno emanate separatamente.
4. Tutti i costi di realizzazione della linea ad anello saranno a carico dello Stato Governo.
5. Agli sviluppatori di tali terminali verrà fornito **un sussidio di capitale** al tasso del 20% sull'investimento di capitale ammissibile come definito nella presente politica per lo sviluppo di tali terminali, soggetto a un massimo di INR 15 Crore. Tale sussidio sarà erogato in 3 rate annuali dopo il completamento del progetto.
6. **Esenzione dal pagamento di nuove royalty sullo stoccaggio di materiali** riscosse sullo stoccaggio del materiale utilizzato per lo sviluppo e le operazioni di tale terminale di ormeggio sia in entrata che in uscita ai sensi della legge statale sull'attività mineraria.
7. Tali strutture saranno incluse nel Piano Generale del PM Gati Shakti per lo Stato per la pianificazione, il monitoraggio e la revisione tempestivi dello sviluppo delle infrastrutture.

#### Nota:

- io. Le località in cui fornire i terreni saranno decise dal Comitato Autorizzato (CE) istituito nell'ambito di questa politica sulle raccomandazioni dell'agenzia nodale designata attraverso la consultazione delle parti interessate.

- ii. Il numero massimo di progetti può essere aumentato su raccomandazione dell'agenzia nodale designata dal Comitato autorizzato ad alto livello (HLEC) istituito nell'ambito di questa politica.

## 9.6. Parco dei camionisti

### 9.6.1. Terminologie chiave

1. **Data di entrata in vigore** indica la data dalla quale la presente Politica diventa effettiva.
2. **Periodo di efficacia** indica il periodo che va dalla Data di entrata in vigore fino al periodo in cui la presente Politica rimane in vigore (5 anni) o fino a qualsiasi modifica o abrogazione della stessa da parte del Governo statale.
3. **Per progetto di Trucker Park idoneo** si intende qualsiasi piazzola di sosta per camion e spazio di parcheggio e sosta **sviluppato su almeno 10 acri di terreno nello Stato entro una distanza massima di 2 km su entrambi i lati di qualsiasi autostrada nazionale/superstrada/autostrade statali o qualsiasi altra importante via di trasporto merci**. Questi parchi dovrebbero avere almeno l'85% di spazi a parcheggio con area di circolazione e il restante 15% di spazio riservato ad attività ricreative, commerciali e ad altre attività connesse.
4. **Per Sviluppatore** si intende qualsiasi persona giuridica registrata come titolare, società di partenariato, società cooperativa, società, fondo fiduciario, organizzazione non governativa (ONG), società a responsabilità limitata (LLP) o SPV creata allo scopo di sviluppare il progetto idoneo come definito nel presente politica.
5. **Operatore** indica qualsiasi persona giuridica a cui i locali del Progetto Ammissibile, come definito nella presente politica, sono stati concessi in locazione/affitto per operazioni commerciali. I vantaggi/incentivi concessi a qualsiasi Progetto idoneo ai sensi della presente politica continueranno a essere messi a disposizione dello sviluppatore/operatore di tale progetto, a seconda dei casi. Non sarà necessario alcun periodo minimo di locazione/affitto per qualificarsi come "operatore"
6. Per **Agenzia Nodale** si intende l'agenzia designata dal Governo dello Stato successivamente attraverso un ordine per elaborare le richieste di incentivi nell'ambito della politica e coordinarsi con i vari Dipartimenti di Stato per facilitare gli altri benefici estesi nella politica.

### 9.6.2. Incentivi:

Le esenzioni/concessioni elencate di seguito saranno consentite agli sviluppatori di Truckers Park ammissibili prima dell'inizio delle operazioni commerciali. Tali progetti dovranno essere registrati presso l'Agenzia Nodale eventualmente designata dal Governo dello Stato che successivamente rilascerà un Unico dopo aver verificato la pertinenza e la completezza della domanda. La Lettera di Comfort (LoC) non sarà obbligatoria per usufruire di questi incentivi in questa fase. Tuttavia, i richiedenti dovranno ottenere la Lettera di Comfort (LoC) in una fase successiva.

Testa SI	Incentivo
1	<b>Esenzione dall'imposta di bollo</b>
<p>L'esenzione dall'imposta di bollo sarà concessa al tasso del 100% per la creazione di tali parchi per camionisti ovunque nello Stato. Tale esenzione sarà prevista per l'acquisto di terreni e per l'assegnazione da parte di qualsiasi Autorità di Sviluppo Industriale o Autorità di Sviluppo.</p> <p><i>L'esenzione sarà concessa previa presentazione di una garanzia bancaria di importo equivalente all'esenzione al Dipartimento Timbri e Registrazione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile. Si rinuncia al 75% degli oneri</i></p>	
2	<b>Concessione oneri di conversione uso terreno</b>
<p>di conversione dell'uso del terreno</p> <p><i>La Concessione sarà prestata previa presentazione alla competente Autorità/ Agenzia Statale di Garanzia Bancaria di importo equivalente alla concessione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile. Il 75% delle spese di sviluppo</i></p>	
3	<b>Esenzione nel Sviluppo Spese</b>
<p>sarà esentato</p> <p><i>L'Esenzione sarà concessa previa presentazione all'Autorità/ Agenzia Statale competente di una Garanzia Bancaria di importo equivalente all'esenzione, che sarà svincolata all'inizio delle operazioni commerciali entro il periodo ammissibile.</i></p>	
<p><u>Nota:</u> Le esenzioni/agevolazioni di cui sopra saranno fornite dal dipartimento competente solo previa verifica dell'ID univoco rilasciato dall'Agenzia Nodale e ne comunicherà i dettagli all'Agenzia Nodale.</p>	



## 10. Attuazione delle politiche

### 10.1. Procedura di richiesta

#### **A) Per strutture di stoccaggio, porti a secco e parchi logistici**

- 1) L'Agenzia Nodale designata, vale a dire UPSIDA, gestirà l'attuazione della politica attraverso il sistema di gestione degli incentivi online (OIMS). Eseguirà quanto segue:

UN. Coordinarsi con le autorità/agenzie statali competenti per la facilitazione dei benefici immediati definiti dalla politica

B. Tieni traccia dello stato dei candidati a cui è stato rilasciato l'"ID univoco"

C. Esaminare ed elaborare le richieste di "sussidi back-end" come da  
Politica

- 2) L'Agenzia Nodale nominerà un Funzionario Nodale dedicato per coordinare la revisione e l'esame delle richieste di incentivi back-end e la facilitazione dei benefici front-end forniti nella politica.

- 3) Tutte le richieste di qualsiasi tipo di incentivi (sia sussidi front-end che back-end) come definito nella politica devono essere presentate all'Agenzia Nodale designata, ovvero UPSIDA, per l'emissione di un "ID univoco". Il Funzionario Nodale designato presso UPSIDA perseguirà quanto segue:

UN. Esaminare le domande per verificarne la completezza e la pertinenza

B. Esaminare le domande per eventuali errori, incoerenze o irrilevanza

C. Comunicare eventuali discrepanze o incompletezze nella domanda e sollevare dubbi per ottenere risposta su tali questioni dal richiedente d. Rilascia un 'ID Univoco' a ciascuna richiesta completa e pertinente per un'ulteriore gestione degli incentivi

Il richiedente potrà avvalersi dei sussidi front-end (esenzioni/concessioni) come previsto dalla presente Politica. Il dipartimento/agenzia statale competente erogherà il beneficio al richiedente solo previa verifica dell'ID univoco.

- 4) Sarà istituito un comitato di controllo a livello di CEO UPSIDA. I dipartimenti e le agenzie competenti saranno invitati al comitato per esaminare la richiesta di incentivo come da requisito.
- 5) L'Agenzia Nodale elaborerà e, dopo la necessaria valutazione da parte del Comitato di Scrutinio, presenterà le domande al Comitato Autorizzato (CE) o al Comitato Autorizzato di Alto Livello (HLEC), a seconda dei casi, per l'approvazione della "Lettera di Comfort" o dell'esborso di incentivi.

#### **B) Per le strutture delle vie navigabili interne, i terminal merci e il parco camionisti**

- 1) Il governo statale nominerà un'agenzia nodale designata per amministrare le disposizioni di questa politica per tali progetti. Tale agenzia elaborerà le richieste di incentivi e si coordinerà con i competenti Dipartimenti Centrali/Statali.
- 2) L'Agenzia Nodale designata dovrà nominare un Funzionario Nodale dedicato per coordinare la revisione e l'esame delle domande e fornire la necessaria facilitazione.

- 3) Inoltre, l'Agenzia Nodale dovrà istituire un Comitato di Valutazione con membri dei Dipartimenti Centrali/Statali competenti per esaminare e raccomandare la richiesta di sanzione di "Lettera di conforto" o di erogazione di incentivi al Comitato Autorizzato (CE) o Alto livello  
Comitato abilitato (HLEC) a seconda dei casi.

## 10.2. Raccomandazione finale e approvazione

- 1) Per raccomandare qualsiasi progetto ammissibile secondo questa politica con un investimento di capitale fino a INR 100 Crore, un Comitato abilitato (CE) sotto la presidenza del Commissario per le infrastrutture e lo sviluppo industriale (IIDC) sarà istituito attraverso un ordine governativo separato con membri provenienti dai paesi interessati Dipartimenti di Stato, ad es. Edilizia, Entrate, Finanza, Legge, Industria, Trasporti, Pianificazione ecc. e capo dell'agenzia Nodal in qualità di membro coordinatore.
- 2) Per raccomandare qualsiasi progetto secondo questa politica con investimenti di capitale di valore superiore a 100 crore di INR, un comitato autorizzato di alto livello (HLEC) sotto la presidenza del segretario capo sarà costituito attraverso un ordine governativo separato con membri dei pertinenti dipartimenti di Stato, vale a dire. Edilizia, Entrate, Finanza, Legge, Industria, Trasporti, Pianificazione ecc. e capo dell'agenzia Nodal in qualità di membro coordinatore.
- 3) Dopo le raccomandazioni della CE o dell'HLEC, le proposte per l'emissione della "Lettera di conforto" e l'erogazione dei benefici saranno presentate per l'approvazione finale –

UN. Progetti con investimenti di capitale del valore fino a INR 100 Crore al  
Onorevole ministro dell'Industria, governo dell'Uttar Pradesh

B. Progetti con investimenti di capitale del valore di oltre 100 crore di INR all'Hon'ble  
Cabinet, governo dell'Uttar Pradesh.

L'Agenzia Nodale erogherà i benefici sanzionati, secondo le modalità prescritte dal  
Dipartimento di Sviluppo Industriale, Gov. di UP

## 10.3. Altri termini e condizioni fondamentali

- 1) La presente polizza entrerà in vigore a partire dalla data della sua notifica e rimarrà valida per un periodo di 5 (cinque) anni o fino alla dichiarazione di una polizza nuova o modificata, a seconda di quale evento si verifichi prima.
- 2) Dopo la notifica di questa politica, nessuna nuova richiesta sarà presa in considerazione ai sensi della Politica UP su magazzino e logistica (W&L) 2018. La Politica UP W&L 2018 verrà abrogata alla notifica di questa politica.
  - a) I progetti con pacchetto di incentivi approvato ai sensi della UP W&L Policy 2018 continueranno a mantenere il diritto ai benefici. In caso di modifiche alla Lettera di Comfort già emessa per progetti nell'ambito della UP W&L Policy 2018, le modifiche verranno apportate secondo le condizioni stabilite nella UP W&L Policy 2018
  - b) Per i casi che sono allo studio per la sanzione della Lettera di conforto per gli incentivi ai sensi della Politica UP W&L 2018 presso UPSIDA, avranno la possibilità di fare domanda una tantum in base a questa nuova politica secondo i termini di

condizione stabilita nella presente nuova Politica o continuare a essere considerata nella Politica UP W&L 2018.

- c) Tale opzione sarà concessa alle domande in esame ai sensi della UP W&L Policy 2018 per il periodo di un anno dalla data di notifica della presente policy.
- 3) I progetti che beneficiano di un particolare incentivo nell'ambito di questa politica non potranno beneficiare di incentivi nell'ambito di qualsiasi altra politica/programma del governo statale. Tutti gli incentivi specificati nella presente politica possono essere utilizzati in aggiunta agli incentivi disponibili nell'ambito di qualsiasi programma/politica del governo indiano.
- 4) In caso di necessità di chiarezza sull'interpretazione di questa politica, sarà consultato il Comitato abilitato (CE) e saranno prese in considerazione le raccomandazioni della CE approvate dal Ministro dell'Industria Hon'ble.
- 5) La politica può essere modificata e modificata nel corso dell'attuazione su raccomandazione del Comitato Autorizzato di Alto Livello (HLEC) previa approvazione dell'Hon'ble Cabinet; tuttavia, tutti gli emendamenti e le modifiche verranno applicati in modo prospettico e non limiteranno alcun beneficio o concessione già concessa in base alla polizza.
- 6) Sebbene altri emendamenti alla politica relativi alla modifica del tetto complessivo degli incentivi e del numero massimo di progetti ammissibili saranno apportati su raccomandazione dell'HLEC e approvazione dell'Onorevole Primo Ministro.
- 7) Le procedure operative standard e altre modalità per gli incentivi fiscali e non fiscali e altri aspetti della politica saranno forniti nelle linee guida dettagliate notificate attraverso un ordine governativo separato per l'attuazione di questa politica.

\*\*\*\*\*

