

## **ANEXO 5**

### **PLANEJAMENTO TÉCNICO INTEGRADO E PROVIMENTO DA INTERCONEXÃO**

#### **1. OBJETIVO**

1.1 As Interconexões previstas no presente Anexo 5 serão objeto de planejamento técnico contínuo e integrado entre as Partes, com o objetivo de atingir e manter níveis adequados de serviço, otimizar o encaminhamento do tráfego e minimizar os custos envolvidos na Interconexão.

#### **2. DIRETRIZES**

2.1 As Partes realizarão reuniões de Planejamento Técnico Integrado - PTI, com as periodicidades estabelecidas no item 3.1 deste Anexo, para harmonizar e tornar compatíveis as necessidades comuns das Partes, e estabelecer objetivos comuns de interconexão.

2.2 Por iniciativa de qualquer das Partes, as reuniões para o PTI deverão ser convocadas, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias, atendo-se aos seguintes procedimentos:

2.2.1 Envio de proposta de agenda com os dados inerentes a cada um dos tópicos a serem discutidos;

2.2.2 Confirmação da reunião, pela Parte convocada, em até 5 (cinco) dias úteis contados a partir do recebimento da convocação;

2.2.2.1 Caso a Parte convocada não aprove a data proposta para realização da Reunião, deverá apresentar alternativa de data, que não poderá ser superior a 15 (quinze) dias daquela anteriormente proposta, devendo a mesma ser igualmente submetida à aprovação da outra Parte.

2.2.3 Realização da reunião para análise das informações e estabelecimento de prazo para elaboração do Projeto de Interconexão;

2.2.4.1 O novo Anexo 5 – Apêndice A deverá refletir a situação do Projeto de Interconexão resultante das alterações acordadas na reunião de PTI.

2.3 As Partes acordam que a implementação das previsões constantes do Planejamento Técnico Integrado deverá ocorrer até o último dia útil do mês previsto para a ativação.

2.4 No caso de uma das Partes verificar que o Ponto de Interconexão pertencente à mesma para o qual foi feita uma previsão não possui capacidade de suportar o aumento da demanda de tráfego dentro do período previsto, a referida Parte deverá notificar de pronto a outra Parte e providenciar uma alternativa aceitável para o atendimento da referida demanda, sem custos adicionais para a outra Parte.

Na ocorrência da hipótese acima, as Partes deverão, de qualquer forma, manter os prazos de atendimento da demanda de tráfego dentro dos períodos acordados pelas mesmas.

As previsões e dados apresentados pelas Partes terão caráter confidencial e deverão ser usadas estritamente com o objetivo do planejamento da Interconexão das Redes, de acordo com a cláusula de Confidencialidade do Contrato de Interconexão entre as partes.

#### **PROCESSO DO PLANEJAMENTO TÉCNICO INTEGRADO**

3.1 O processo de Planejamento Técnico Integrado deve compreender 2 (dois) pro-

cessos distintos e complementares entre si, a saber:

3.1.1 um planejamento de Curto Prazo, que apresente as projeções de necessidades para um horizonte de 6 (seis) meses, a ocorrer em intervalos máximos de 6 (seis) meses, ou em outro intervalo inferior a ser acordado entre as Partes ;

3.1.2 um planejamento de Médio Prazo, que apresente as perspectivas para um horizonte de 12 (doze) meses, a ocorrer em intervalos de 12 meses.

3.2 A qualquer momento, em comum acordo de ambas as Partes, poderão ser definidos ou revistos a dinâmica das reuniões de Planejamento Técnico Integrado, os modelos para projeção de tráfego e dimensionamento dos entroncamentos e os critérios de uso eficiente das rotas de Interconexão e de suas contingências.

3.3 As decisões relativas ao Planejamento Técnico Integrado serão baseadas na melhoria da qualidade dos serviços prestados aos usuários e na melhor solução técnica e econômica.

3.3.1 As partes se comprometem a envidar esforços no sentido de otimizar continuamente as redes e suas interconexões na direção do interesse comum.

3.3.2 Qualquer reconfiguração interna da rede de uma das partes que implique mudança na topologia de interconexão entre as redes, deverá ser objeto de acordo explícito entre as partes.

3.4 As Partes deverão redigir uma ATA, em cada reunião de Planejamento Técnico Integrado, que será assinada por um representante designado por cada Parte e na qual constarão todos os assuntos tratados na referida reunião e à qual serão anexados os documentos técnicos pertinentes. Deverão estar incluídas na Ata de Reunião ou em seus anexos, as posições das Partes, as ações e as datas com que as Partes se comprometeram.

3.5 Caso as Partes acordem e formalizem, em Ata de Reunião, o dimensionamento de uma determinada rota, fica estabelecido que caso não sejam atingidas as premissas de tráfego assumidas pelas Partes, tal fato não acarretará indenização para qualquer das Partes.

3.6 Caso as Partes não cheguem a acordo no dimensionamento de uma rota em particular, qualquer uma das Partes poderá assumir a responsabilidade pelo dimensionamento desta rota, designando-se Parte SOLICITANTE.

O dimensionamento cuja responsabilidade seja assumida pela Parte Solicitante, este designado UNILATERAL, deverá ser regulado através de cláusulas específicas que tratarão do referido dimensionamento, da responsabilidade da Parte Solicitante e das penalidades a serem aplicadas à Parte Solicitante, caso o dimensionamento unilateral de meios não atinja valores mínimos de tráfego a serem acordados entre as Partes. A referida Cláusula deverá ser acordada entre as Partes e fará parte deste ANEXO, através de Aditivo Contratual que deverá ser assinado pelas Partes em até 30 (trinta dias) da assinatura do presente Contrato.

#### **4. PLANEJAMENTO DE CURTO PRAZO - OBJETIVOS E PROCEDIMENTOS**

4.1 Abrangência - O Planejamento de Curto Prazo deverá tratar, dentre outros, dos seguintes assuntos que afetam diretamente a interconexão das redes das Partes:

- Identificação de POI e PPI;
- Previsões de implantação de novos POI e PPI;
- Diagramas de Entroncamento;
- Diagramas de Sinalização;
- Tráfego nas rotas;
- Quantidade / tipo de enlaces digitais por rota;

- Tipo de sinalização e respectivos códigos / quantidade de terminais de sinalização, quando aplicável;
- Plano de encaminhamento e informações sobre os códigos a serem enviados através da cada Ponto de Interconexão;
- Prazo para disponibilidade das facilidades;
- Plano de Numeração;
- Características de sincronismo;
- Necessidades de bilhetagem;
- Meios de Transmissão Local (MTL);
- Esquema de contingência para as rotas de interconexão.

## **5. PLANEJAMENTO DE MÉDIO PRAZO - OBJETIVOS E PROCEDIMENTOS**

5.1 Abrangência - O Planejamento de Médio Prazo deverá tratar, dentre outros, dos seguintes assuntos que afetam diretamente a interconexão das redes das Partes:

- Informações sobre as previsões de modificações nos planos estruturais das redes das Partes;
- Informações sobre evoluções tecnológicas;
- Previsões de implantação de novos POI's e PPI's;
- Previsão do crescimento das redes, visando possibilitar o planejamento de investimentos de cada Parte;
- Acordos de utilização e de construção de Meios de Transmissão Local – MTL.

## **6. PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DO PLANEJAMENTO TÉCNICO INTEGRADO**

As Partes apresentarão, sob as condições e na forma do Termo de Confidencialidade, as informações necessárias e suficientes ao dimensionamento das rotas de interconexão, como se segue:

6.1 O histórico do volume de tráfego nos Pontos de Interconexão, pelo período de existência da interconexão limitado aos últimos 12 (doze) meses.

6.2 A redistribuição percentual do tráfego originado e destinado às redes das Partes, distribuídos em áreas de abrangência por Ponto de Interconexão, nos casos em que houver alterações nos Pontos de Interconexão ou Pontos de Presença de Interconexão

6.3 Interesse do tráfego originado e destinado às redes das Partes, distribuídos em áreas de abrangência por Ponto de Interconexão.

6.4 Nas projeções de tráfego para redimensionamento das rotas e verificação da necessidade de novos Pontos de Interconexão, deverão ser observadas as premissas de interesse de tráfego destinado por área de abrangência.

6.5 Qualquer uma das partes poderá apresentar para redimensionamento de rotas, premissa de aumento de tráfego que não seja inferido a partir das informações referidas no item 6.1 deste Anexo, estabelecendo o período para a sua efetivação.

## **7. PROCEDIMENTOS PARA DIMENSIONAMENTO E CONTROLE DAS ROTAS DE INTERCONEXÃO**

7.1 O dimensionamento obtido de comum acordo na reunião de PTI, passa a ser um compromisso mútuo, passível das penalidades previstas pelo não atendimento.

7.2 Procedimentos para o dimensionamento das rotas de interconexão:

7.2.1 A perda considerada para as rotas finais será de 1% (um por cento);

7.2.2 As rotas finais que apresentem séries históricas do Valor Representativo de tráfego com tendência de redução e já apresentem ociosidade, isto é, atingiram uma taxa de ocupação de circuitos (VRM/CCTOS em serviço X 100) menor que 55% (cinquenta e cinco por cento), e percentual de perda de chamadas menor que 0,1%, deverão ser analisadas de imediato, com dados de tráfego complementares e, no caso de confirmação, deverão ser reduzidas em comum acordo entre as Partes, visando otimizar o uso da rede e minimizar os custos, desde que não haja premissa de PTI que irá reverter essa tendência.

7.2.3 As rotas finais que apresentem série histórica do Valor representativo de Tráfego com tendência de aumento de tráfego e congestionamento, isto é, que atingiram uma taxa de ocupação de circuitos (VRM/CCTOS em serviço X 100) maior que 80% (oitenta por cento), e percentual de perda de chamadas maior que 1%, deverão ser analisadas de imediato, com dados de tráfego complementares e, no caso de confirmação, deverão ser ampliadas em comum acordo entre as Partes, visando evitar que o limite de perda de 1% (um por cento) seja ultrapassado, desde que não haja premissa de PTI que irá reverter essa tendência.

7.3 Procedimentos para controle do tráfego nas rotas de interconexão:

7.3.1 Cada Parte deverá analisar mensalmente suas informações de medições de tráfego em base, de acordo com os critérios de coleta definidos no item 7.2 deste Anexo.

7.3.2 As Partes se comprometem a analisar estas informações e na ocorrência de surto de congestionamento ou percepção de acentuada ociosidade as partes se comprometem a tomar ações corretivas imediatas, definidas em comum acordo.

## **8. PLANO DE CONTINGÊNCIA**

### **8.1 Pontos de Interconexão:**

As partes garantirão a continuidade da interconexão através da utilização de centrais telefônicas digitais (CPA) nos pontos de interconexão, que possuem um sistema de contingência interno com módulos duplicados inclusive os processadores, o que garante a continuidade em caso de falha nos módulos principais.

### **8.2 Rede de Transmissão:**

A contingência de transmissão será realizada com o estabelecimento de alternativas de roteamento do tráfego entre as redes das Partes, através da utilização de uma ou mais entre as seguintes alternativas:

Utilização de rádios digitais com sistema de reserva (1+1);

Rede óptica em anel (SDH);

Diversidade de sistemas de transmissão entre as redes interconectadas, com duplicação dos meios físicos, utilizando quaisquer das tecnologias disponíveis.

### **8.3 Rede de Sinalização:**

As rotas de interconexão terão no mínimo 2 (dois) enlaces de sinalização. Em caso de falha em um enlace de sinalização, a sinalização será pelo outro enlace.

Nas reuniões de planejamento técnico integrado, com a ampliação das rotas de

interconexão e inserção de novas rotas, as empresas estarão buscando ampliar a abrangência deste plano de contingência.

## **9. ENCAMINHAMENTO DE CHAMADAS PARA CENTRAIS COM SINALIZAÇÃO**

### **SCC#7**

#### 9.1 Chamadas de Longa Distância Nacional:

- . • As Centrais da TELE XXX/IDT só deverão iniciar o encaminhamento das chamadas após disporem do prefixo nacional ZERO, de todos os algarismos do número nacional chamado e após a confirmação da categoria do assinante chamador.
- . • As Centrais Trânsito Interurbanas da Prestadora deverão iniciar o encaminhamento das chamadas após receberem a categoria, o número nacional do assinante chamador e o último dígito do número do assinante chamado.
- . • No caso de chamadas de longa distância nacional tarifadas por bilhetagem automática, a Central de origem da rede da Parte deve enviar para a Central Trânsito Interurbana a categoria e o número nacional do assinante chamador a partir do primeiro dígito.
- . • Quando uma chamada interurbana a ser tarifada por bilhetagem automática for originada por um equipamento de teste interligado a uma Central da rede, a Central de origem da rede deve enviar para a Central de Trânsito, além da categoria, o número nacional correspondente ao terminal utilizado, a partir do primeiro algarismo.
- . • Para as chamadas inter-redes de âmbito nacional destinadas à rede da TELE XXX, a Central Trânsito da IDT deve enviar todas as informações necessárias à bilhetagem por parte da TELE XXX, tais como, categoria do assinante, número nacional do assinante chamador, incluindo o prefixo nacional 0, número do assinante chamado e vice-versa.
- . • No caso de chamadas inter-redes de âmbito nacional automática a cobrar, as Partes deverão, quando disponível em sua rede, encaminhar para as centrais da outra parte, informação que possibilite a caracterização da natureza da tarifação destas chamada na bilhetagem. Esta informação deve ser apresentada nos campos específicos da informação de sinalização trocada entre as centrais (código II-8, quando em R2 digital, BIT L=1, para SCC N7 TUP ou BIT M=1, no caso de SCC N7 ISUP). e/ou mediante a inclusão do Prefixo de Chamada a Cobrar, representado pelos dígitos "90".
- . • No caso da ausência dessas informações, e/ou de características na programação das centrais envolvidas na cadeia de comutação tais que impossibilitem o bloqueio de chamadas "a cobrar" destinadas a usuários para os quais esse bloqueio deveria existir, as Partes se eximem de quaisquer responsabilidades e/ou ônus referentes a tais chamadas.

## **10. CÓDIGO DE IDENTIFICAÇÃO DE CIRCUITOS (CIC)**

10.1 O canal (time slot) 16 de todos os sistemas será utilizado para voz, exceto nos casos em que for definida utilização específica (enlace de sinalização).

A numeração dos circuitos na rota da rede TELE XXX/IDT é padronizada de forma que o número do circuito deverá ser sempre coincidente com o CIC, em módulo de 31 circuitos por sistema de 2Mbps, não devendo tal numeração ser alterada em decorrência da utilização do canal 16 de qualquer sistema para enlace de sinalização. Portanto, todos os canais 16 deverão sempre possuir um número de circuito e um CIC reservado quando

este não estiver sendo utilizado para voz, de forma a não haver quebra do módulo de numeração de 31 circuitos.

Exemplo: Sistema 2Mbps 1 -CIC: 1-31

Sistema 2Mbps 2 -CIC: 33-63

Sistema 2Mbps 3 -CIC: 65-95 ...

## **11. OCUPAÇÃO DOS CIRCUITOS**

11.1 Na seleção dos circuitos das rotas de interconexão, utilizar o Método-2 recomendado pelo ITU (maior OPC/DPC controla os CIC's pares e menor OPC/DPC controla os CIC's ímpares).

## **12. DISPOSIÇÕES GERAIS**

12.1 Na ocorrência de eventos não previstos nos ciclos de planejamento, tais como, significativas variações de tráfego e/ou demanda e de desempenho de ambas as redes, deverá ser convocada, por qualquer das Partes, reunião extraordinária, com o objetivo de encontrar soluções imediatas e comuns, bem como, definir os prazos necessários para a manutenção dos padrões de qualidade dos serviços prestados.

12.1.1 A Parte convocada se obriga a realizar a reunião em até 5 (cinco) dias úteis a partir da data da convocação da mesma.

12.2 A disponibilidade por Ponto de Interconexão é definida como a relação entre o tempo em que o sistema apresenta características técnicas e operacionais especificadas e o tempo total considerado deverá ser maior ou igual a 99,8%.