

ALMA MATER STUDIORUM · UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

FACOLTÀ DI SCIENZE MATEMATICHE, FISICHE E NATURALI
Corso di Laurea Triennale in Informatica

IoE Internet of Energy

Tesi di Laurea in Laboratorio di Applicazioni Mobili

Relatore:
Chiar.mo Prof.
LUCIANO BONONI

Presentata da:
SIMONE RONDELLI

Sessione (che cazzo ne so?)
Anno Accademico

Sommario

Abstract L^AT_EX.

Indice

1	Introduzione	3
1.1	Smart Cities	3
1.2	Electrical Mobility	3
1.3	Smart-M3	5
1.4	Lavori Correlati	6
2	Servizio Cittadino	7
2.1	Architettura	7
2.1.1	La libreria IoE	7
3	Applicazione Mobile	9
4	Piattaforma di Simulazione	10
4.1	Architettura	10
4.1.1	SUMO	10
4.1.2	OMNeT++	12
4.1.3	Veins	12
4.2	L'ambiente di simulazione	13
4.2.1	Generazione file di Configurazione	13
4.2.2	Download Scenario	13
4.2.3	Generazione XML di SUMO	14
4.2.4	Il funzionamento di Veins	15
4.3	I Moduli	16
4.3.1	CarLogic	17
4.3.2	Battery	17
4.3.3	CityService	17
5	Appendici	18
5.1	A - Installazione	18
5.1.1	Installazioni preliminari	18
5.1.2	OMNeT++	18

5.1.3	SUMO	19
5.1.4	SMART-M3	19
5.1.5	KPI_Low	20
5.1.6	Importare il progetto in OMNeT++	20
5.2	B - UniboGeoTools	21

Capitolo 1

Introduzione

1.1 Smart Cities

Città intelligenti

1.2 Electrical Mobility

Al giorno d'oggi l'Electrical Mobility (EM) è considerata una degli elementi chiave per ridurre l'inquinamento e al contempo liberarsi dalla dipendenza dai combustibili fossili. Questo sta portando a ingenti investimenti da parte di governi e delle industrie automobilistiche.

Nel breve periodo il mercato legato all'EM è destinato a crescere rapidamente come conseguenza dell'incremento della varietà di Veicoli Elettrici (EVs) introdotti dalle Case Automobilistiche. Secondo recenti studi infatti il numero di EVs venduti nel periodo tra il 2010 e il 2012 è aumentato del 200%. Nonostante il crescente interesse nei confronti dell'EM, recenti analisi di mercato dimostrano che i benefici ad essa legati saranno tangibili soltanto nel lungo periodo. Questo è confermato da una ricerca condotta dal U.S. National Energy Technology secondo cui il 70% delle persone non comprerà un EV a causa dell'incertezza sulla disponibilità delle stazioni di ricarica. A questo si vanno ad aggiungere le ben note problematiche riguardanti la capacità, la durata delle batterie e i tempi di ricarica estremamente lunghi (nell'ordine delle decine di minuti).

Da un lato la durata dei tempi di ricarica, la limitata capacità delle batterie e la disposizione degli Electric Vehicle Supply Element influisce direttamente sull'esperienza di guida di ogni autista e può avere un impatto decisivo sulla penetrazione di mercato dei veicoli elettrici. D'altra parte diversi studi hanno dimostrato che l'impatto sulla rete energetica causato dalla ricarica simultanea di molti Veicoli Elettrici può avere ripercussioni negative e si è quindi delineata la necessità di coordinare le attività tra EVs ed EVSEs

Molti progetti Europei sono stati avviati con lo scopo di limitare queste problematiche. Allo stesso tempo bisogna considerare che un uno scenario realistico di EM ci sono diverse parti interessate (es: autisti, case automobilistiche, produttori di energia) coinvolte nella gestione dell'EM. La ricerca si è mobilitata in direzione dell'Information and Communication Technology (ICT) per fornire servizi di supporto all'EM e permettere alle parti interessate di cooperare in modo intelligente. Sebbene siano state sviluppate diverse applicazioni su scenari in piccola scala, si è ancora lontani dall'ottenere l'interoperabilità tra gli attori in gioco i quali utilizzano diverse tecnologie e dispositivi.

Dato l'elevato costo che avrebbero i test su larga scala, la simulazione costituisce lo strumento più adatto per testare l'efficienza delle soluzioni ICT prima che vengano realmente sviluppate. Al giorno d'oggi sono stati sviluppati alcuni simulatori veicolari che permettono un controllo molto fine a livello di veicolo e similarmante altrettanti modelli di batteria sono stati creati al fine di riprodurre in modo realistico le dinamiche di carica e scarica della batteria. Tuttavia nessuno di questi strumenti è adatto al fine di studiare le dinamiche assai complesse che si presentano nello scenario dell'EM, come l'impatto degli EV sulla rete elettrica cittadina oppure l'effettiva utilità dell'utilizzo di sistemi di prenotazione delle ricariche.

Il progetto Internet of Energy (IoE) for Electrical Mobility, il quale è stato fondato dall'Unione Europea e comprende 40 partner da 10 nazioni Europee, mira a colmare queste lacune, sviluppando hardware, software e sistemi middleware che forniranno un'infrastruttura di comunicazione interpolabile tra le parti in gioco all'interno della (? dire due parole a riguardo smart grid).

Lo scopo di questa tesi, frutto del lavoro congiunto tra UNIBO e ARCES, seguito dalla tesi di laurea di Federico Montori, è fornire contributi su tre diversi fronti a questo progetto.

Innanzitutto abbiamo sviluppato un'architettura software con lo scopo di fornire servizi per l'interazione tra gli EVs ed EM attraverso lo smartphone. Il servizio centrale è il City Service (CS) il quale si prende a carico le richieste di ricarica, che arrivano dagli smartphone, fornendo la lista degli EVSEs disponibili che più si adattano alle esigenze dell'utente. Il modello di dati usato dal servizio si basa su un'ontologia che rappresenta tutte le informazioni relative alla smart-grid. Le informazioni sono condivise attraverso un repository semantico chiamato Semantic Information Broker (SIB), esso garantisce, grazie all'ontologia, un'interazione uniforme tra i vari componenti del sistema.

In secondo luogo abbiamo creato un'applicazione mobile che permette all'utente di monitorare i parametri della batteria del veicolo e di prenotare slot di tempo presso gli EVSE grazie all'interazione con la SIB cittadina. Il servizio di prenotazione dà la possibilità di scegliere in base a vari parametri come il prezzo, la distanza, il contributo energetico necessario a raggiungere l'EVSE e il tempo totale di ricarica.

Infine abbiamo creato una piattaforma di simulazione integrata che permette di valutare su larga scala l'impatto della EM. Diversamente ad altri tool già presenti il nostro framework permette di studiare il comportamento degli EV, con relativo modello di cari-

ca e scariata della batteria, insieme all'interazione di essi con la smart grid attraverso gli EVSE. A questo proposito sono stati usati diversi tool tra i quali SUMO, un "simulatore di traffico microscopico", OMNET++, un simulatore a eventi discreti, e infine per far comunicare i due simulatori viene usata l'interfaccia TRACI, messa a disposizione da SUMO, la quale comunica con OMNET++ attraverso Veins. Grazie a SUMO riusciamo a modellare l'ambiente urbano, nel nostro caso Bologna e Torino, includendo dati topografici e altimetrici realistici. OMNET++ invece è stato utilizzato per implementare i modelli dell'EV, compresa la batteria e il comportamento dell'autista.

1.3 Smart-M3

M3 è un architettura middleware per consentire l'interoperabilità delle informazioni in maniera cross-domain, multi-vendor, multi-device, multi-piattaforma. Smart-M3 è la sua prima implementazione Open Source, proposta da SOFIA, un Progetto Europeo (2009-11), appartenente al framework ARTEMIS. La piattaforma implementa il disaccoppiamento tra produttori e consumatori di informazione. In questa architettura tutti gli attori (sensori, dispositivi, servizi, attuatori ecc..) cooperano attraverso un database RDF che è lo standard deciso dal World Wide Web Consortium per la descrizione di informazioni e concetti.

Il Semantic Information Broker (SIB) è l'entità responsabile della conservazione e della gestione delle informazioni condivise nell'architettura M3. Gli agenti Software che si scambiano le informazioni vengono chiamati Knowledge Processors (KPs). L'accesso alla SIB da parte dei KP avviene attraverso lo Smart Space Access Protocol (SSAP), esso consiste in messaggi XML scambiati attraverso socket TCP/IP. Vengono fornite API che implementano il protocollo SSAP in diversi linguaggi.

L'architettura Smart-M3 permette:

- **Interoperabilità dell'informazione:** L'interoperabilità è resa possibile da un modello di dati condiviso che si basa su tecnologie tipiche del Semantic Web.
- **Notifiche al variare dei dati:** Grazie a un meccanismo di sottoscrizione è possibile ricevere notifiche al variare dei dati specificati.

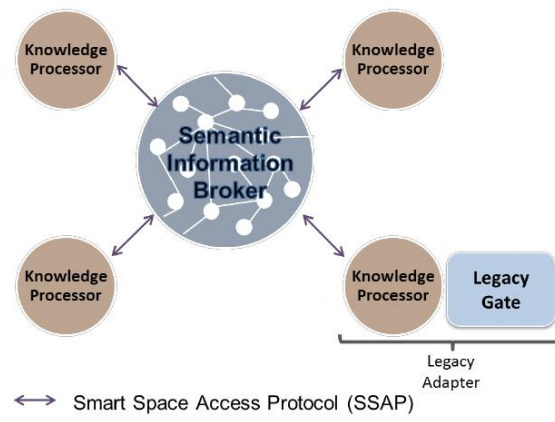


Figura 1.1: Architettura Smart-M3

1.4 Lavori Correlati

Capitolo 2

Servizio Cittadino

Il servizio cittadino è il cuore dell'architettura software e, al fine di supportare le interazioni tra gli EV e la Smart Grid. Lo scambio di informazioni avviene tramite un SIB cittadino e la struttura dei messaggi è definita all'interno dell'Ontologia.

2.1 Architettura

Il principio di base con cui ho progettato il servizio cittadino è la modularità e riusabilità. Ho quindi creato una libreria, `ioe_lib`, condivisa tra il servizio cittadino e l'applicazione mobile. Essa fornisce i servizi di base di accesso al *SIB*, nonché un approccio *Object Oriented* ai dati in essa contenuti. Ho infatti implementato, per ogni classe presente nell'ontologia, una corrispondente classe `Entity` Java e un `Controller` che incapsula la logica di lettura scrittura e aggiornamento dei dati nella *SIB*.

Lo scambio dei messaggi è implementato tramite il meccanismo delle `Subscription`. Questo comporta che i messaggi non sono inviati direttamente al destinatario, ma vengono scritti sul *SIB* cittadino il quale manda una notifica al *KP* che era sottoscritto a quella particolare modifica.

2.1.1 La libreria IoE

Questa libreria implementa la logica applicativa ovvero il nucleo operativo del nostro strato di servizi. Viene infatti sfruttata sia dal servizio cittadino che dall'applicazione mobile. Viene inoltre utilizzato da un visualizzatore di ricariche, nato da un progetto parallelo al mio, del quale sviluppo si è occupata una ragazza di Ingegneria.

Connessione al SIB

La connessione al *SIB* viene eseguita da una libreria Java (JavaKPI), sviluppata da ARCES, che implementa il protocollo SSAP. Ho creato un wrapper di questa libreria

che ne semplifica l'utilizzo e aggiunge alcune funzionalità. Essa si trova nel package `it.unibo.ioe.sib`.

La libreria JavaKPI rappresenta le triple RDF come vettore di Stringhe di 5 elementi (`Vector<String>`): soggetto, predicato, oggetto, tipo soggetto, tipo oggetto. Per semplificare la gestione delle triple RDF, che sono l'entità di base su cui si basa il SIB, ho creato una classe `RdfTriple` che possiede gli attributi `subject`, `predicate`, `object`, `subjectType`, `objectType` e i corrispettivi `getter` e `setter`.

La maggior parte delle operazioni che si possono eseguire con la libreria JavaKPI richiedono due passaggi: l'invio del comando, e il parsing della risposta. Questo perché ogni operazione di interazione con il SIB avviene tramite messaggi XML, conformi al protocollo SSAP. La libreria genera automaticamente il messaggio da inviare alla SIB ma lascia al programmatore l'onere di effettuare il parsing della risposta.

Ho quindi mappato tutte le operazioni di interazione con la SIB all'interno della classe `SibController` svolgendo le operazioni di parsing anche sui messaggi di risposta. Al posto dei vettori di stringhe ho utilizzato istanze della classe `RdfTriple`. Mentre dove venivano usate liste di triple (es: inserimento multiplo di triple, risultati di query SPARQL) ho sostituito con liste di oggetti di tipo `RdfTriple` (`List<RdfTriple>`). La classe che si occupa di convertire i tipi di dato usati dalla libreria JavaKPI ai tipi usati dal wrapper da me creato è `RdfParser`.

Entities

Ogni classe dell'ontologia viene mappata con una rispettiva classe Java. Per questa scelta architetturale mi sono ispirato all'ORM (Object Relational Mapping) che è una tecnica di programmazione che favorisce l'integrazione di sistemi software aderenti al paradigma della programmazione orientata agli oggetti con sistemi RDBMS (Relational database management system). Il mapping che ho creato è molto semplice e tiene conto solo delle proprietà strettamente necessarie nello strato di servizi e traslascia alcuni dettagli come l'unità di misura che attualmente, malgrado siano previsti nell'ontologia, vengono dati per scontati a livello applicativo.

Capitolo 3

Applicazione Mobile

Capitolo 4

Piattaforma di Simulazione

4.1 Architettura

Al fine di poter simulare gli innumerevoli aspetti legati all'Electrical Mobility sono state usate diversi simulatori/tecnologie in simbiosi. In questa sezione verranno introdotte con una breve descrizione. Nelle sezioni successive verranno analizzate dettagliatamente mettendone alla luce gli aspetti utili al nostro fine.

4.1.1 SUMO

SUMO (Simulator of Urban Mobility) è un simulatore Open Source e multi-piattaforma di traffico urbano progettato per simulare reti stradali di grandi dimensioni. Sviluppato in C++ è supportato principalmente dall'Institute of Transportation Systems at the German Aerospace Center. La simulazione è di tipo microscopico ovvero ogni veicolo è modellato in modo esplicito, ha un proprio itinerario e si muove individualmente attraverso la rete. Ogni aspetto relativo alla simulazione viene configurato attraverso file XML i quali descrivono la rete stradale, i parametri ed i percorsi di ogni singolo veicolo, ed eventualmente altri aspetti legati alla simulazione come i flussi di traffico oppure la descrizione degli edifici.

SUMO permette di avviare la simulazione in due modalità:

- **Visuale:** La modalità visuale permette di avere un riscontro visuale l'andamento della simulazione tramite un interfaccia che mostra la mappa della rete/città con vista dall'alto. Vengono mostrati tutti i veicoli ed è possibile accedere a tutti i parametri della simulazione. Vengono mostrati inoltre i semafori agli incroci, la segnaletica delle strade e, nel caso siano stati caricati, gli edifici della città. Tutto questo ovviamente impatta notevolmente sulle performance ma, al di là del gradevole effetto visivo, è utile per vedere come evolve la simulazione. Nel nostro caso, ad esempio, è servito per assicurarsi che i veicoli si fermassero alle colonnine,

oppure per valutare la quantità di traffico generata in seguito all’inserimento di un determinato numero di veicoli. Molto utile è stato anche in fase di Demo per mostrare il funzionamento del nostro simulatore.

- **Testuale:** Con la modalità testuale vengono stampati nel terminale i messaggi di Warning ed Error nel terminale e se richiesto anche qualche messaggio di debug in più che indica gli step di avanzamento della simulazione. Dopo aver constatato che la simulazione si comporta come ci si aspetta tramite la modalità visuale si passa allora a questa modalità che ha performance assai maggiori. È quindi particolarmente indicata per le simulazioni di lunga durata.

Tools

I file XML che descrivono le simulazioni possono diventare molto complessi qualora si decida di simulare scenari realistici (come Bologna). SUMO mette a disposizione innumerevoli tool automatici per la generazione dei file di configurazione. In questa tesi prenderemo in esame solo quelli che ci sono stati utili:

- **netconvert:** Genera file con estensione .net.xml della dove viene mappata la rete stradale. La generazione avviene in modo pseudo-casuale, tramite la definizione dei nodi e degli archi che definiscono il grafo della rete stradale oppure, come nel nostro caso, attraverso la conversione da formati esterni (OpenStreetMap, VISUM, VISSIM, OpenDRIVE, MATsim ecc..)
- **polyconvert:** Genera file con estensione .poly.xml dove sono contenute le informazioni relative agli edifici, zone di verde, fiumi laghi ecc.. Anch’esse vengono importate dai file delle mappe in altri formati.
- **duarouter:** Genera file con estensione .rou.xml che descrivono per ogni veicolo il suo percorso, compresi tutti i suoi step intermedi. La generazione dei percorsi avviene applicando un algoritmo di cammino su grafi a scelta tra Dijkstra o A*. I punti di partenza e arrivo vengono generati casualmente da uno script in python messo a disposizione tra i tool di sumo (randomTrips.py).

TRaCI

TraCI (Traffic Controller Interface) è un modulo messo a disposizione da SUMO che permette di interagire con la simulazione in tempo reale tramite un protocollo Client/Server basato su TCP/IP. All’avvio della simulazione SUMO si mette in ascolto su una porta in attesa di messaggi, qualunque linguaggio che supporti il protocollo TCP/IP può dunque modificare lo stato della simulazione oppure ricevere notifiche sul cambiamento di variabili alle quali ci si può sottoscrivere. È proprio TraCI che farà da ponte tra SUMO e l’altro simulatore usato all’interno della nostra piattaforma.

4.1.2 OMNeT++

OMNeT++ è un ambiente OpenSource di simulazione a eventi discreti. È principalmente usato per la simulazione di reti di comunicazione, ma grazie alla sua architettura modulare ed estremamente flessibile è possibile utilizzarlo negli ambiti più disparati come la simulazione di sistemi informatici complessi, architetture hardware o, come nel nostro caso, per supporto alla simulazione veicolare.

Le simulazioni vengono modellate tramite l'impiego di componenti riusabili chiamati *moduli* i quali possono essere combinati tra loro come dei blocchi LEGO.

I moduli possono essere connessi tra di loro attraverso i *gates* e combinati insieme per formare dei moduli composti (compound modules). La comunicazione tra moduli normalmente avviene tramite message passing e i messaggi possono contenere strutture dati arbitrarie (a parte informazioni predefinite tipo i timestamp). Questi messaggi possono viaggiare attraverso percorsi predefiniti dai gates e dalle connections oppure essere inviati direttamente alla loro destinazione, quest'ultima scelta è molto utile nel caso delle comunicazioni wireless.

I moduli, i relativi parametri e i collegamenti fra loro, vengono definiti tramite un linguaggio di alto livello (NED) in appositi file con estensione .ned, mentre la logica viene implementata in una corrispondente classe C++.

OMNeT++ viene distribuito con un IDE basato su Eclipse grazie al quale possono essere eseguite molte operazioni in modo visuale, come ad esempio la creazione e aggregazione di moduli.

Anche OMNeT++ mette a disposizione due modalità di esecuzione della simulazione una visuale (*Tkenv*) e una testuale (*Cmdenv*). La modalità visuale permette di vedere i moduli con i relativi messaggi che vengono scambiati, viene usata in fase di debug o in fase di Demo. La modalità testuale, ovviamente più performante e adatta alle simulazioni batch, mostra solo i messaggi di debug della simulazione insieme allo standard output dei moduli. Per i nostri scopi abbiamo usato solo la modalità testuale.

Un grande punto di forza di OMNeT++ sono gli strumenti messi a disposizione per l'analisi dei dati generati dalle simulazioni, che permettono di applicare, in tempo reale, trasformazioni e aggregazioni tra i set di dati e, in fine, visualizzare i risultati con varie tipologie di grafici: a barre, a linee, istogrammi e molti altri.

4.1.3 Veins

Veins è un framework OpenSource per la simulazione di reti veicolari IVC (Inter-Vehicular Communication). Utilizza OMNeT++ e SUMO in simbiosi. Si appoggia su MiXiM, un framework per OMNeT++, che implementa modelli per reti wireless fisse e mobili (reti di sensori wireless, reti ad hoc, reercorso, colore, velocità, accelerazione, parcheggio ecc..ti veicolari ecc.). La comunicazione con SUMO avviene tramite TRaCI. Ogni volta che nella simulazione in SUMO viene aggiunto un veicolo Veins crea dinamicamente

un corrispondente modulo OMNeT++ che permette di controllarlo sotto ogni aspetto (ercurso, colore, velocità, accelerazione, parcheggio ecc.).

Il nostro simulatore consiste in un modulo di Veins, il quale è stato opportunamente modificato al fine di avere un ambiente che contiene solo i componenti strettamente necessari allo scopo in quanto le performance sono determinanti al fine di poter avere dei risultati in tempi utili. Infatti sono stati rimossi da Veins i moduli necessari alla comunicazione wireless (nic80211 e ARP), il modulo per la gestione degli ostacoli (obstacles) che era utilizzato per la gestione dello shadowing delle reti wireless

4.2 L'ambiente di simulazione

In questa sezione verranno descritti in dettaglio i componenti del simulatore, da noi creati, ovvero i moduli di OMNeT++, gli script per generare i file di configurazione di SUMO e gli script per lanciare le simulazioni batch.

La logica del simulatore è implementata attraverso moduli di OMNeT++. Grazie ad essi sono implementati, i modelli di consumo dei veicoli elettrici, i comportamenti degli autisti e la rete di distribuzione elettrica cittadina. L'unico aspetto non implementato è la guida dei veicoli in quanto è gestita da SUMO.

I file di configurazione di SUMO sono generati da script che in base ai parametri specificati possono variare l'intensità del traffico.

4.2.1 Generazione file di Configurazione

Dopo aver scaricato compilato ed installato tutti i componenti è necessario generare i file di configurazione riguardanti lo scenario che si vuole simulare.

4.2.2 Download Scenario

A questo punto è necessario scegliere quale scenario si vuole simulare. Lo scenario di Bologna è già disponibile nella cartella `simulator/veins-2.1/examples/veins/bologna` siccome è quello di nostro interesse.

Nel caso in cui si sia interessati ad uno scenario diverso da quello di Bologna il modo più semplice per ottenere la mappa desiderata è andare all'indirizzo <http://www.openstreetmap.org/export> e scaricarsi l'area interessata. La dimensione delle mappe scaricabili è limitata onde evitare la saturazione della banda del server. Per sopperire a questa mancanza SUMO mette a disposizione un tool situato in `<SUMO_HOME>/tools/import/osm/osmGet.py` che permette di scaricare mappe di dimensione arbitraria. Per l'utilizzo di questo tool rimando alla documentazione dello script oppure alla pagine ufficiale:

<http://sumo-sim.org/userdoc/Networks/Import/OpenStreetMapDownload.html>.

Profilo Altimetrico

Da notare che le mappe di Open Street Map non contengono le informazioni relative al profilo altimetrico. È quindi necessario arricchire la mappa scaricata con tali informazioni. Il programma utilizzato a questo scopo è Osmosis, presente nella cartella `osmosis` del progetto. In particolare ho usato `osmosis-srtm-plugin_1.1.0` che permette, attraverso l'interrogazione di file SRTM (scaricabili da http://dds.cr.usgs.gov/srtm/version2_1/SRTM3/, di inserire i dati del profilo altimetrico nelle mappe di Open Street Map.

Di seguito viene mostrato l'utilizzo del Osmosis e del relativo plugin considerando `$SRTM_HOME` la cartelle che contiene i file SRTM e `$CITY_NAME` il nome della città. Quindi avendo, ad esempio, `bologna.osm`, ovvero la mappa della città di Bologna senza dati riguardanti il profilo altimetrico, in output avremo `bologna_srtm.osm`, ovvero la stessa mappa con i dati estratti dai file SRTM.

```
1 osmosis -plugin org.srtmplugin.osm.osmosis.SrtmPlugin_loader \
  --read-xml "\$CITY_NAME".osm --write-srtm locDir="\$SRTM_HOME" \
  locOnly=true repExisting=false --write-xml "\$CITY_NAME"_srtm.osm
```

Da tenere in considerazione il fatto che il comando mostrato è incluso nello script di generazione automatica da me creato al fine di velocizzare la configurazione dello scenario.

4.2.3 Generazione XML di SUMO

SUMO necessita di file di configurazione in XML che descrivono la rete stradale, i poligoni dei palazzi e i percorsi di ogni singolo veicolo. Siccome ognuno di questi file, per essere generato, richiede un apposito comando il quale a sua volta richiede vari parametri, ho creato uno script che data la mappa di una città in formato Open Street Map esegue tutte le operazioni necessarie.

Verranno comunque analizzati tutti i comandi singolarmente in modo da avere una panoramica sulle scelte implementative.

La rete Stradale (.net.xml)

Il file della rete stradale viene generato attraverso il tool `netconvert` direttamente dalla mappa di Open Street Map. Oltre al file `.osm` è necessario anche un file di supporto che istruisca SUMO sui vincoli e i limiti di velocità delle strade importate. Noi ne utilizziamo uno creato ad hoc per il traffico tedesco.

Qui sotto ne riporto un frammento a puro titolo esemplificativo, il file intero si trova in `simulator/veins-2.1/examples/veins/bologna/osm-urban-de.typ.xml`

```
2 <types xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">
3 <type id="highway.motorway" priority="13" numLanes="2" speed="41.667"
```



```

4         oneway="true" disallow="bicycle_pedestrian"/>
5 <type id="highway.motorway_link" priority="8" numLanes="1"
    speed="13.889"/>
6 <type id="highway.trunk" priority="12" numLanes="2" speed="13.889"/>
7 <type id="highway.trunk_link" priority="8" numLanes="1"
    speed="13.889"/>
8 <type id="highway.primary" priority="11" numLanes="2"
    speed="13.889"/>
9 <type id="highway.primary_link" priority="8" numLanes="1"
    speed="13.889"/>
10 <type id="highway.secondary" priority="10" numLanes="2"
    speed="13.889"/>
11     ....
12 </types>

```

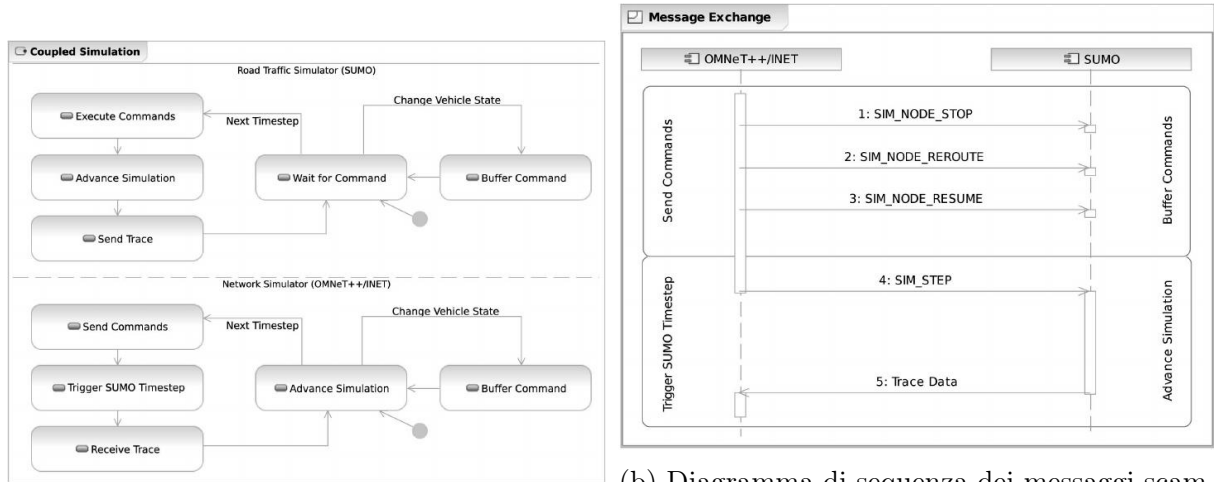
Di seguito passiamo ad un'analisi dettagliata di tutti i parametri passati a **netconvert** :

- **--type-files**: Specifica il file che contiene i vincoli e i limiti, quello citato sopra.
- **--ramps.guess**: Prova a capire dove sono le rampe e ad eseguirne l'importazione
- **--remove-edges.by-vclass**: Siccome Open Street Map include un'infinità informazioni del tutto inutili al nostro fine (ferrovie, piste ciclabili, aree pedonali ecc..) con questo parametro si indicano le classi da non importare (**bicycle,pedestrian...**)
- **--geometry.remove**:
- **--remove-edges.isolated**:
- **--tls.join**:
- **--osm-files**:
- **--output.street-names**:
- **--output.original-names**:
- **--output-file**:

Siccome Open Street Map include molte informazioni che sono del tutto inutili al nostro fine (ferrovie, piste ciclabili, aree pedonali ecc..) bisogna istruire **netconvert** affinché le escluda dall'importazione.

4.2.4 Il funzionamento di Veins

Veins è il ponte tra OMNeT++ e SUMO e la comunicazione tra i due avviene tramite TraCI. In realtà in mezzo ai due simulatori si trova uno script python, *sumo-launchd.py*, che sta in ascolto sulla prima porta libera che trova, in attesa che venga avviato Veins. Quando Veins viene avviato si connette a questo script il quale lancia SUMO, a questo punto inizia la sincronizzazione tra i due simulatori che avviene tramite staffetta come mostrato in Fig. 4.1a. Per garantire l'esecuzione sincrona a intervalli definiti Veins inserisce in un buffer tutti i comandi da inviare a SUMO (Fig. 4.1b). Ad ogni passo temporale, i comandi contenuti nel buffer vengono inviati. Ciò innesca l'avanzamento del corrispondente passo temporale nella simulazione del traffico stradale. Al termine dello step temporale di simulazione del traffico stradale, SUMO invia una serie di comandi con lo stato e la posizione di tutti i veicoli istanziati in risposta a Veins. Dopo l'elaborazione di tutti i comandi ricevuti Veins aggiunge i corrispettivi nodi per ogni nuovo veicolo introdotto nella simulazione e rimuove invece i nodi relativi ai veicoli che sono giunti a destinazione. A questo punto la simulazione può avanzare al prossimo step temporale.



(a) Panoramica dei due simulatori abbinati. (b) Diagramma di sequenza dei messaggi scambiati tra SUMO e Veins. L'esecuzione dei comandi è ritardata fino al successivo passo temporale in SUMO.

Figura 4.1: Architettura Veins

4.3 I Moduli

Car

(Fig: 4.2).

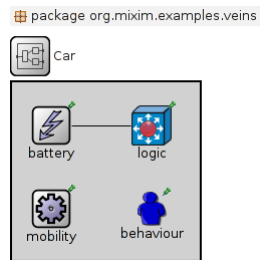


Figura 4.2: Modulo Car

4.3.1 CarLogic

CarLogic è il modulo che implementa la logica di ogni veicolo gestito dal simulatore attraverso un automa a stati finiti.

userName

Nome completo dell'utente che possiede il veicolo

userId

Username dell'utente che possiede il veicolo

manufacturer

Fabbricante

model

Modello

cRoll

Attrito di qualcosa

cDrag

Attrito di qualcos altro

across

Attrito di qualcos altro ancora

rhoAir

Attrito dell'aria

weight

Peso del veicolo

threshold

Soglia sotto la quale il veicolo richiede la ricarica ...

4.3.2 Battery

4.3.3 CityService

Capitolo 5

Appendici

5.1 A - Installazione

Per far interagire tutti gli elementi necessari alla simulazione è necessario installare numerosi framework e librerie. In questa sezione verrà data una guida il più esaustiva possibile per installare e configurare un ambiente funzionante. Verranno inoltre forniti i link specifici per l'installazione di ogni componente qualora insorgano delle problematiche.

Il procedimento di installazione è testato e funzionante su Debian 7 Wheezy (con versioni precedenti potrebbero esserci problemi con le versioni delle librerie) e Ubuntu dalla versione *12.10* alla *13.10*. È stato anche possibile completare l'installazione su MacOSX ma non essendocene occupato personalmente non posso assicurare nulla al riguardo.

5.1.1 Installazioni preliminari

Questi sono i pacchetti che vanno installati su Debian 7 al fine di installare tutti i componenti successivi. Non è sicuro che siano gli unici necessari. È probabile che lo stesso comando vada bene anche per Ubuntu.

```
1 sudo apt-get install bison flex build-essential zlib1g-dev tk8.4-dev \
    blt-dev libxml2-dev libpcap0.8-dev autoconf automake libtool \
    libxerces-c2-dev libproj-dev libproj0 libfox-1.6-dev libgdal1h \
    libboost-dev
```

5.1.2 OMNeT++

Al momento di scrivere questo documento la versione usata per il progetto è la 4.4 ma in generale le versioni dalla 4.2 in su dovrebbero andare bene. Questo è il link per la versione 4.4 http://www.omnetpp.org/omnetpp/cat_view/17-downloads/1-omnet-releases. Dopo aver scaricato il tar.gz lo si estragga e si proceda con l'installazione:

```
1 ./configure
2 make
3 bin/omnetpp
```

Durante l'installazione verrà detto di inserire alcune variabili d'ambiente nel file `.bashrc` non dimenticarsi di eseguire queste direttive.

In Ubuntu 13.10 si può assistere a un bug che determina la sparizione dei menu di OMNeT++, per risolverlo è necessario impostare la seguente variabile d'ambiente nel file `~/.basrc` :

```
1 export UBUNTU_MENUPROXY=0
```

per maggiori informazioni guardare questa discussione su StackOverflow <http://stackoverflow.com/questions/19452390/eclipse-menus-dont-show-up-after-upgrading-to-ubuntu-13-10>

5.1.3 SUMO

Seppur SUMO sia disponibile tra i pacchetti di Debian/Ubuntu è necessario comunque scaricare i sorgenti tramite SVN di una versione successiva alla *15340* e compilarli. Questo perchè la versione attualmente disponibile tramite il gestore di pacchetti, ovvero la *0.19.0*, non supporta l'importazione nelle mappe (i file `.net.xml`) dei dati del profilo altimetrico, fondamentali per avere un modello di consumo energetico del veicolo realistico.

Quindi i comandi necessari, presupponendo di avere Subversion installato, sono:

```
1 svn co https://sumo.svn.sourceforge.net/svnroot/sumo/trunk/sumo
2 make -f Makefile.cvs
3 ./configure
4 make
5 sudo make install
```

Per una trattazione più completa dell'installazione rimando il sito ufficiale http://sourceforge.net/apps/mediawiki/sumo/index.php?title=Installing/Linux_Build

5.1.4 SMART-M3

La tecnologia Smart-M3 forisce la SIB, ovvero il database semantico usato per lo scambio di informazioni tra i vari componenti del sistema. Noi utilizzeremo nello specifico la RedSIB sviluppata da ARCES e basata su un progetto di Nokia (Nokia C Smart M3). La versione supportata dal nostro ambiente è la 0.9 ma anche le successive dovrebbero andare bene. Il link per il download è questo: http://sourceforge.net/projects/smart-m3/files/Smart-M3-RedSIB_0.9/. Una volta estratto il tar.gz al suo interno troveremo sia i sorgenti che i pacchetti per Debian. Nel caso si intenda compilare i sorgenti rimando

alle istruzioni contenute all'interno del pacchetto. Qui ci limiteremo a installare i deb attraverso gli script forniti:

```
1 sudo ./install.sh      #per architetture x86
2 sudo ./install_x64.sh #per architetture amd64
```

All'interno del pacchetto viene data la possibilità di utilizzare Virtuoso come database RDF ma, seppur probabilmente sia più performante, non lo utilizzeremo in quanto è una feature introdotta recentemente e quindi non abbastanza testata.

5.1.5 KPI_Low

La libreria KPI_Low è un API scritta in C che, attraverso il protocollo SSAP, permette di interfacciarsi alla SIB. È stata scritta da Jussi Kiljander, un ricercatore del VTT Technical Research Centre of Finland, e successivamente modificata da Federico Montori di UNIBO per aggiungervi il supporto alle query SPARQL. Io l'ho modificata al fine di rimuovere dei Memory Leak trovati grazie al tool Valgrind. In quanto la versione della libreria non è quella originale è necessario usare la nostra versione che si trova nella cartella `kpi_low_mod` nella root del progetto. Le KPI_Low necessitano della libreria SCEW per il parsing XML, la quale non si trova nei repository di Debian/Ubuntu, è quindi necessario scaricarla dal seguente indirizzo <http://nongnu.askapache.com/scew/scew-1.1.3.tar.gz> e compilarla. Una volta scaricata estrarla e spostarsi nella cartella estratta:

```
1 ./configure
2 make
3 sudo make install
```

Adesso possiamo procedere con l'installazione delle KPI_Low, spostarsi dunque nella cartella `kpi_low_mod`:

```
1 ./autogen.sh
2 ./configure
3 make
4 sudo make install
```

per istruzioni più dettagliate guardare il documento `kpi_low_mod/KPI_Low.pdf`

5.1.6 Importare il progetto in OMNeT++

Adesso che abbiamo predisposto l'ambiente possiamo procedere con l'importazione in OMNeT++ del simulatore e con la compilazione. Apriamo OMNeT++, se è il primo avvio ci chiederà che Workspace usare proponendocene uno predefinito, in tal caso noi scegliamo la cartella `simulator` all'interno della root del progetto. Probabilmente verrà chiesto anche se si vuole abilitare il supporto ai framework MiXiM e INET e se si vogliono importare i progetti di esempio, in entrambi i casi diciamo di no. Nel caso in

cui il workspace fosse già impostato allora andiamo su `File -> Switch Workspace -> Other...` e selezioniamo la cartella `simulator` nella root del progetto proprio come sopra. Se a seguito della selezione del workspace `simulator` la scheda dei progetti rimane vuota allora andiamo su `File -> Import... -> General/Existing Project into Workspace -> Next` e come root directory scegliamo `simulator`, dovremmo vedere il progetto `veins-2.1` nel riquadro `Projects`, lo selezioniamo e clicchiamo su `Finish`.

A questo punto non rimane che compilare il progetto. La compilazione può avvenire in due modalità:

- **gcc-debug:** Compila includendo le informazioni di debug rendendo possibile l'utilizzo di `gdb` per analizzare il funzionamento del programma. OMNeT++ mette a disposizione un front-end visuale per `gdb` che permette di inserire breakpoint nel sorgente ed eseguire l'avanzamento step a step. Inoltre permette di visualizzare il contenuto delle variabili durante l'esecuzione semplicemente spostando il cursore sulla variabile interessata nel riquadro dei sorgenti. Queste funzionalità sono da prendere seriamente in considerazione qualora, a seguito di modifiche, la simulazione dovesse fallire.
- **gcc-release:** Compila non includendo le informazioni di debug e applicando le ottimizzazioni previste dal compilatore `gcc` con il flag `-O2`. Ovviamente questa configurazione è più performante della precedente e andrebbe usata quando, una volta ritenuto stabile il codice, si vogliono eseguire simulazioni batch.

Il cambio di modalità di compilazione si può effettuare tramite: Tasto `DX` su `veins-2.1` -> `Build Configurations` -> `Set Active` -> `gcc-debug/gcc-release`.

I file che fanno parte del simulatore si trovano sotto la directory `simulator/veins-2.1/examples/ve`.

5.2 B - UniboGeoTools

Libreria java sviluppata per motivi strani

Bibliografia

- [1] Eco, Umberto (1977), *Come si fa una tesi di laurea*, Bompiani, Milano.
- [2] Mori, Lapo Filippo (2007),