

Railway Simulation

Moreno Ambrosin
mat. 1035635

Progetto Sistemi Concorrenti e Distribuiti

Corso di laurea magistrale in Informatica
Università degli Studi di Padova
Padova

28 marzo 2013

Indice

1	Il problema	2
1.1	Specifica arricchita	3
2	Analisi del problema	4
2.1	Distribuzione	4
2.1.1	Gestione del Tempo	5
2.1.2	Acquisto di un Biglietto	6
2.1.3	Terminazione del Sistema	6
2.1.4	Avvio del Sistema	6
2.2	Concorrenza	7
2.2.1	Ingresso in un Segmento da parte di un Treno	7
2.2.2	Uscita da un Segmento e accesso alla Stazione	8
2.2.3	Acquisto di un Biglietto da parte di un Viaggiatore	9
3	Soluzione	10
3.1	Logica di Distribuzione	10
3.1.1	Regioni	10
3.1.2	Biglietterie	11
3.1.3	Controller Centrale	11
3.2	Logica di Concorrenza	12
3.2.1	Segmento	12
3.2.2	Viaggiatore	12
3.2.3	Treno	13
3.2.4	Stazione	14
3.3	Interazione tra le Entità	15
3.3.1	Percorrenza di un Viaggiatore	15
3.3.2	Percorrenza di un Treno	15
3.3.3	Accesso ad una Stazione	19

Capitolo 1

Il problema

Il progetto didattico prevede la progettazione e la realizzazione di un simulatore software di un sistema ferroviario. Tale sistema prevede i seguenti requisiti di base (la specifica originale è consultabile all'indirizzo <http://www.math.unipd.it/~tullio/SCD/2005/Progetto.html>):

- La presenza di Treni appartenenti a categorie a priorità e modalità di fruizione diverse.
- La presenza di Viaggiatori, che eseguono operazioni elementari come acquisto di un biglietto, salita/discesa su/da un Treno, ecc.
- La definizione di un ambiente costituito da un insieme di Stazioni, ciascuna composta da:
 - Piattaforme di attesa per Treni e Viaggiatori.
 - Un Pannello Informativo che visualizza informazioni sui Treni in arrivo, in transito e che hanno appena superato la Stazione corrente.
 - Una Biglietteria, presso la quale un Viaggiatore può acquistare un biglietto di viaggio.
- La presenza di Segmenti di collegamento tra Stazioni, a percorrenza bidirezionale.
- La presenza di un entità di controllo globale che mantiene lo stato di ciascun Viaggiatore e ciascun Treno in transito.
- L'obbligo da parte di un Viaggiatore di acquistare un Biglietto prima di poter usufruire del servizio ferroviario.

- La presenza di collegamenti multipli tra Stazioni, ovvero ciascuna Stazione può essere raggiunta da più Segmenti e da ciascuna stazione possono partire più segmenti.
- Il percorso portato a termine da un Viaggiatore può comprendere cambi di treno.

1.1 Specifica arricchita

La soluzione presentata con il seguente documento, è relativa alla seguente raffinamento della specifica originaria:

- Ciascun Treno appartiene ad una delle seguenti due categorie:

Regionale

Treno a bassa priorità, senza posto garantito.

FB

Treno a priorità più alta, che necessita prenotazione.

- Ciascun Treno possiede una capienza massima di Viaggiatori.

Capitolo 2

Analisi del problema

La progettazione di un simulatore di un sistema ferroviario presenta diverse problematiche relativamente alla concorrenza e alla distribuzione, in quanto:

- il problema prevede l'interazione tra una popolazione di entità in maniera concorrente;
- vi sono dei punti di sincronizzazione tra le entità, che devono essere identificati e modellati opportunamente;
- non è ragionevole fare assunzioni a priori sulle tecnologie che risolveranno il problema, né sull'ambiente di esecuzione;
- è ragionevole prevedere un certo livello di distribuzione delle componenti del sistema;
- si possono presentare difficoltà dovute ai ritardi nella trasmissione di rete tra le componenti.

Di seguito andrò ad analizzare quelle che sono le principali.

2.1 Distribuzione

Le problematiche legate alla distribuzione sono molteplici. Nel progetto di un simulatore di un sistema ferroviario infatti, la presenza di entità distribuite è auspicabile, sia per suddividere logicamente le entità, sia per distribuire l'onere di calcolo su nodi differenti. Le caratteristiche desiderabili da un sistema distribuito che simula una struttura ferroviaria sono:

- Il complesso deve apparire all'utente come un sistema unitario, la natura distribuita del sistema deve essere nascosta all'utilizzatore finale.

- L'architettura distribuita non deve limitare le funzionalità desiderate.
- È desiderabile che vi sia un buon grado di disaccoppiamento tra le componenti, e dalle tecnologie adottate per la comunicazione tra nodi della rete.
- Il sistema dovrà essere il più possibile robusto agli errori.
- La progettazione architetturale deve prevedere un meccanismo che permetta Avvio del sistema e Terminazione ordinata.
- L'architettura distribuita deve sottostare a vincoli temporali propri di un sistema ferroviario.
- La struttura distribuita deve essere tale da permettere estendibilità e scalabilità.

2.1.1 Gestione del Tempo

La simulazione è scandita da orari di partenza e di arrivo dei Treni che circolano tra le stazioni. Per questo è importante dotare il sistema di un *riferimento temporale* adeguato, che permetta di gestire i ritardi introdotti dalla comunicazione di rete, o dalla diversità di sincronizzazione degli orologi dei diversi nodi della rete.

Tale problema assume forme diverse in base al grado di distribuzione scelto per le componenti che generano gli eventi caratterizzanti la simulazione. In particolare, un livello di distribuzione alto, che prevede ad esempio la collocazione di una entità Stazione per nodo della rete, richiederà un meccanismo di regolazione del tempo più complesso e delicato rispetto ad un sistema con un livello di distribuzione più contenuto, che preveda ad esempio una distribuzione di singole Regioni di simulazione.

La scelta del riferimento temporale diviene quindi cruciale per lo svolgersi della simulazione. Abbiamo due tipi possibili di orologio:

- Assoluto: Prevede l'esistenza di un'entità dalla quale le varie componenti attingono per ottenere l'informazione temporale.
- Relativo: Ciascun nodo di calcolo possiede un proprio riferimento temporale interno.

È chiaro che la prima soluzione non si presta ad essere utilizzata per il problema presentato. Infatti esso, possedendo un flusso continuo interno del tempo, non permetterebbe a entità indipendenti su nodi diversi di eseguire logicamente allo stesso istante (ad esempio due treni che in nodi diversi partono contemporaneamente da una stazione)

2.1.2 Acquisto di un Biglietto

In base al grado di distribuzione della modellazione realizzata, è necessario prevedere una struttura distribuita di biglietterie, in quanto la natura del problema prevede un livello di conoscenza globale soprattutto per l'acquisto di biglietti di treni a prenotazione.

2.1.3 Terminazione del Sistema

La durata di una simulazione di un sistema ferroviario è per sua natura indefinita. È quindi necessario un intervento esterno che ne decreti la terminazione. La *Terminazione del sistema* globale deve essere coordinata tra tutte le componenti distribuite, ed effettuata in modo tale da non far terminare l'esecuzione in uno stato inconsistente. Dovrà inoltre garantire che nessun nodo di calcolo rimarrà attivo (ad esempio, nessun thread in esecuzione o in attesa).

2.1.4 Avvio del Sistema

L'*Avvio del sistema* deve essere progettato in modo tale da permettere a tutte le componenti distribuite di interagire, ed evitare errori. In particolare:

- dev'essere previsto un meccanismo che permetta una rapida individuazione dei nodi con i quali ciascuna entità coopera;
- devono essere evitati (o gestiti) errori causati dal tentativo di comunicazione di thread concorrenti con entità non ancora pronte o allocate.

2.2 Concorrenza

Nell'analizzare le problematiche di concorrenza, è necessario individuare quali saranno le entità che svolgeranno un ruolo attivo all'interno della simulazione, e quali un ruolo reattivo, in base alle azioni compiute dalle entità attive. Nella simulazione di un sistema ferroviario, ho individuato le seguenti entità attive:

- Treno
- Viaggiatore

mentre le entità reattive principali saranno:

- Segmento
- Piattaforma

2.2.1 Ingresso in un Segmento da parte di un Treno

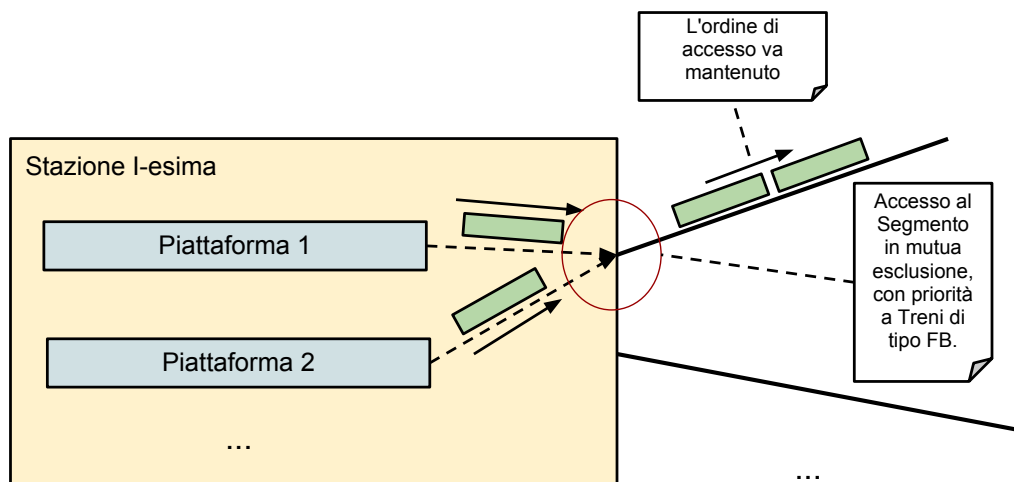


Figura 2.1: Accesso ad un Segmento da Parte di uno o più Treni.

L'accesso ad un segmento di collegamento tra due stazioni da parte di un Treno, è inerentemente concorrente. Tale azione presenta infatti i seguenti requisiti:

- L'ingresso presso un Segmento deve avvenire in *mutua esclusione*; è infatti impossibile che due o più entità Treno accedano ad uno stesso Segmento contemporaneamente.

- Più Treni possono circolare su un Segmento contemporaneamente. Questo comporta:
 - il mantenimento di un ordine di ingresso al Segmento;
 - la regolazione della velocità di transito di ciascun Treno in base alla velocità di quelli che lo precedono;
 - l'impossibilità di un Treno di accedere ad un Segmento qualora vi siano altri Treni che lo percorrono in senso opposto.
- Dev'essere data precedenza d'accesso al Segmento, ai Treni di tipo FB.

2.2.2 Uscita da un Segmento e accesso alla Stazione

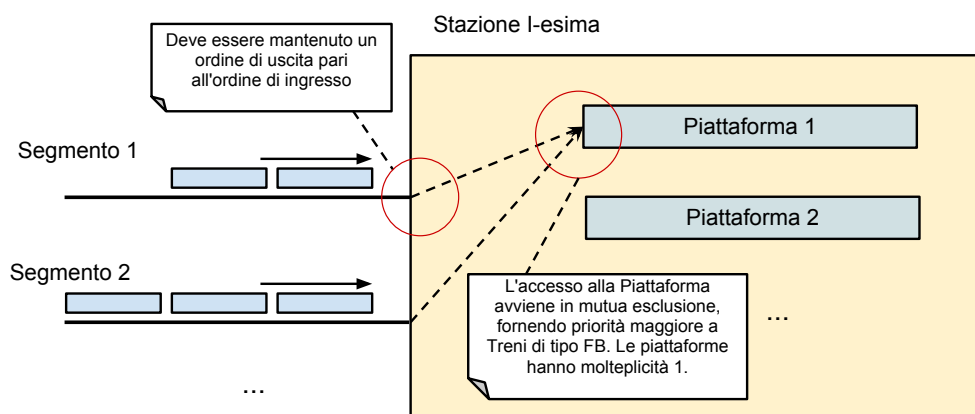


Figura 2.2: Uscita da un Segmento e accesso ad una Piattaforma di uno o più Treni.

Il problema introdotto in sezione 2.2.1, vincola i requisiti che dovranno essere soddisfatti relativamente all'uscita da un Segmento e conseguente accesso alla Stazione successiva. Per quanto riguarda l'uscita dal Segmento avremo quindi i seguenti requisiti:

- L'ordine di ingresso al Segmento dev'essere mantenuto all'uscita.
- L'ordine di uscita da un Segmento dev'essere mantenuto nell'accesso alla stazione successiva da parte dei Treni in transito.

L'ingresso in una Stazione, permette ad un Treno di occupare una delle Piattaforme disponibili e, dato che da specifica una stazione può essere raggiunta da più Segmenti, tale azione sarà svolta in modo concorrente tra i treni in uscita dai vari Segmenti, secondo i seguenti vincoli:

- I Treni di tipo FB avranno priorità maggiore nell'occupare una Piattaforma.
- Ciascuna Piattaforma è acceduta in mutua esclusione, e può essere occupata da un solo Treno alla volta.

Questo significa che l'accesso ad una Piattaforma sarà ordinato, per tutti i Treni provenienti dallo stesso Segmento, in base all'ordine di uscita da quest'ultimo, e concorrente tra Treni provenienti da Segmenti diversi.

2.2.3 Acquisto di un Biglietto da parte di un Viaggiatore

Ciascun Viaggiatore deve acquistare un biglietto prima di poter usufruire dei servizi ferroviari. Per fare ciò, all'interno ogni stazione vi è una Biglietteria presso la quale l'acquisto può essere effettuato. Un biglietto sarà composto da una serie di Tappe, ciascuna relativa ad un tratto del percorso da portare a termine con uno specifico Treno, sia Regionale che FB. L'assegnazione di un Biglietto ad un Viaggiatore è semplice se il suo percorso prevede solo l'utilizzo di Treni Regionli, mentre è più complesso se vi sono tappe da raggiungere con Treni FB, i cui biglietti vengono erogati se e soltanto se vi è ancora posto all'interno del treno. È quindi necessario prevedere l'esistenza di una *biglietteria centrale* che mantenga le prenotazioni dei Treni di tipo FB. Si ricavano quindi i seguenti requisiti:

- La biglietteria centrale va acceduta in mutua esclusione, in modo da evitare prenotazioni inconsistenti di Biglietti.
- L'erogazione di biglietti può fallire in caso non vi siano posti per percorrere alcune tappe; il sistema deve reagire di conseguenza.

Capitolo 3

Soluzione

Di seguito, verrà presentata la soluzione realizzata, in termini di progettazione come sistema distribuito e concorrente.

3.1 Logica di Distribuzione

Un diagramma informale delle componenti distribuite che compongono il sistema è presentato in figura X. Di seguito verranno descritte le principali.

3.1.1 Regioni

La simulazione è stata suddivisa in Regioni, le quali risiederanno su nodi di calcolo diversi. Questa scelta aggiunge i seguenti requisiti minimi alla specifica iniziale:

- I Treni, se previsto dal percorso, possono viaggiare da una Regione all'altra.
- I Passeggeri possono raggiungere destinazioni in Regioni diverse.
- Esisteranno stazioni che chiameremo di Gateway che permettono a Treni e Passeggeri di raggiungere Regioni diverse.
- Deve essere garantita consistenza temporale nel passaggio da una Regione ad un'altra.

Da questa scelta consegue inoltre l'introduzione di un semplice Server dei Nomi che mantiene traccia di ciascuna Regione, in modo tale da rendere agevole la risoluzione della locazione alla quale l'entità si trova.

3.1.2 Biglietterie

Per poter gestire meglio la definizione di un percorso e l'erogazione di un Biglietto per un Viaggiatore, ho pensato di introdurre una gerarchia su due livelli, di Biglietterie. Ci saranno dunque tre categorie di biglietterie:

Biglietterie di Stazione

Forniscono un'interfaccia adeguata ai Viaggiatori per poter acquistare un biglietto.

Biglietterie Regionali

Hanno conoscenza regionale della topologia del grafo composto da Stazioni e Segmenti.

Biglietteria Centrale

Ha conoscenza di più alto livello; in particolare, essa mantiene traccia delle connessioni tra le varie regioni (ovvero i collegamenti tra Stazioni di Gateway di regioni diverse).

3.1.3 Controller Centrale

Il Conterollo Centrale è una entità distribuita, alla quale tutti i nodi inviano Eventi per notificare lo stato di avanzamento globale della simulazione. Esso fornisce una interfaccia alle varie Regioni per ricevere gli Eventi, ed un'interfaccia per permettere a client remoti di poter visualizzare gli effetti di tali Eventi. Quest'ultima possibilità è ottenuta mediante un meccanismo di tipo Publish/Subscribe, attraverso il quale client remoti possono registrarsi presso il Controller per ricevere, in modalità Push, gli Eventi. In questo modo è possibile per un qualsiasi client interfacciarsi al Controller e fornire, ad esempio, una rappresentazione grafica della simulazione.

Il Controller sarà anche responsabile dell'invio di un *segnale di terminazione*, che verrà recapitato a tutti i nodi che compongono la simulazione.

3.2 Logica di Concorrenza

Internamente a ciascuna Regione di simulazione, sono definite entità che modellano le interazioni previste dalla specifica del problema. Di seguito sono descritte le principali.

3.2.1 Segmento

Un Segmento (**Segment**) è modellato come una *entità reattiva ad accesso mutuamente esclusivo, a molteplicità N* , dove N è il numero massimo di utilizzatori, la quale fornisce un'interfaccia utilizzabile da entità attive di tipo Treno per accedere ed uscire in maniera ordinata. Esso è caratterizzato da:

- le due stazioni che esso collega;
- una lunghezza;
- una velocità massima di percorrenza.
- un flag booleano **Free** che indica lo stato della risorsa, occupata o no.

3.2.2 Viaggiatore

In prima analisi, un Viaggiatore (**Traveler**) può essere modellato come una *entità Attiva* che esegue una sequenza di operazioni semplici. La modellazione dell'entità Viaggiatore come Attiva non può però essere semplicemente associata ad un processo, soprattutto in presenza di un modello di distribuzione come quello presentato in sezione 3.1.1. In questa ipotesi infatti, nel caso in cui un Viaggiatore si spostasse da una Regione ad un'altra, avremmo a disposizione solo due possibili soluzioni:

- La migrazione del processo che rappresenta il Viaggiatore sul nodo (Regioni) di destinazione, come distruzione del processo sul nodo di partenza e creazione dinamica dello stesso sul nodo destinazione. Questa operazione è in generale computazionalmente molto costosa.
- La replicazione del processo che rappresenta il Viaggiatore su tutti i nodi, e l'attivazione, intesa come cambio di stato del processo in modo tale che possa competere per la CPU; tale soluzione è molto costosa in termini di memoria utilizzata, e non scala all'aumentare del numero di passeggeri.

La soluzione adottata consiste nel disaccoppiare le operazioni svolte da ciascun Viaggiatore dal processo che le esegue, prevedendo una struttura dati costituita da:

- un *pool di M processi* dimensionato in maniera opportuna;
- una *coda di operazioni* che man mano vengono estratte ed eseguite dai processi nel pool.

In questo modo è sufficiente replicare per ciascun Viaggiatore, su tutti i nodi che compongono il sistema, una struttura dati che contiene i suoi dati e le operazioni che esso eseguirà. Il cambio di Regione di un Viaggiatore sarà quindi potrà essere ottenuto semplicemente inserendo la prossima operazione da eseguire per il Viaggiatore nella coda del pool di processi del nodo destinazione.

3.2.3 Treno

Un Treno (**Train**) è una *entità Attiva*, la quale esegue ciclicamente un numero finito di operazioni. Ciascuna entità Treno può appartenere a due categorie, FB a priorità più alta, e Regionale a priorità minore, ed è caratterizzata da:

- un identificativo univoco;
- una capienza massima;
- una velocità massima raggiungibile;
- una velocità corrente;

Anche in questo caso come per le entità di tipo Viaggiatore, ciascuna entità non viene mappata su un singolo processo. Infatti anche per le entità di tipo Treno ciò comporterebbe una complessa e costosa, in termini computazionali e di memoria, gestione del passaggio da un nodo (Regione) ad un altro. Ho optato invece nel progettare una struttura dati che mantiene:

- una coda di Descrittori di Treno, che contengono tutte le informazioni che distinguono una entità Treno;
- un pool di processi a dimensionato in maniera opportuna; ciascun processo sarà tale per cui una volta ottenuto un descrittore dalla coda, eseguirà per lui una fissata sequenza di azioni.

In questo modo un entità Treno eseguirà all'interno di un nodo se e soltanto se il suo descrittore sarà inserito nella coda di descrittori della struttura dati descritta.

3.2.4 Stazione

Una Stazione (**Station**) è modellata come una struttura dati contenete:

- un certo numero $n > 2$ di Piattaforme (**Platform**);
- una Biglietteria (**Ticket_Office**);
- un Pannello Informativo (**Notice_Panel**).

Essa offre una interfaccia alle entità Treno e Viaggiatore per l'accesso a Piattaforme e Biglietteria.

Piattaforma

Una Piattaforma è modellata come una *entità reattiva ad accesso mutuamente esclusivo, a molteplicità 1*. Essa espone un'interfaccia che permette alle entità Treno di potervi sostare ed effettuare discesa e salita delle entità Passeggero o di poter superare la stazione, e alle entità Passeggero di accodarsi in attesa di uno specifico Treno.

Biglietteria

Una Piattaforma è modellata come una interfaccia che permette al Viaggiatore di acquisire un Biglietto di viaggio.

Pannello Informativo

Una Piattaforma è modellata come una *entità reattiva con agente di controllo, a molteplicità 1*. Esso espone una interfaccia tale da permettere alla stazione di notificare lo stato delle entità Treno che stanno arrivando, quelle in sosta e quelle in partenza.

3.3 Interazione tra le Entità

3.3.1 Percorrenza di un Viaggiatore

Alla luce della definizione dell'entità **Viaggiatore** in sezione 3.2.2, è possibile definire le azioni che compongono il viaggio:

- Acquisto di un Biglietto (**Ticket**) presso la Biglietteria della Stazione (**Ticket_Office**) di partenza. Ciascun Biglietto è composto da una sequenza ordinata di Tappe (**Ticket_Stages**), ciascuna contenente:
 - **start_station**
 - **next_station**
 - **train_id**
 - **start_platform**
 - **destination_platform**
- Una volta ottenuto un **Ticket**, vengono eseguite le seguenti operazioni per ciascuna Tappa del Biglietto:
 - Accodamento presso la Piattaforma **start_platform** della Stazione **start_station** in attesa del Treno **train_id**.
 - All'arrivo del treno **train_id**, Accodamento presso la Piattaforma **destination_platform** della Stazione **next_station** in attesa dell'arrivo di **train_id**.

Le tre operazioni sopraelencate possono essere incapsulate in strutture dati che rappresentano una specifica operazione. In questo modo viene generata una gerarchia di operazioni, tutte derivanti da un'unica operazione generica.

3.3.2 Percorrenza di un Treno

A ciascuna entità **Treno**, è assegnato un Percorso (**Route**) di andata e un Percorso di ritorno, ovvero sequenze di Tappe (**Stage**) successive, ciascuna composta dalla n-upla:

`<next_segment,next_station,next_platfom,action>`

dove **action** indica quello che un Treno dovrà compiere presso la prossima stazione, a scelta tra **ENTER**, per entrare ed effettuare discesa e salita passeggeri o **PASS** per non fermarsi e oltrepassare la Stazione.

Le operazioni effettuate sono, per ciascuna Tappa del Percorso corrente (di andata o di ritorno):

- Accesso al prossimo Segmento `next_segment` previsto.
- Percorrenza all'interno del Segmento come attesa finita di durata proporzionale alla lunghezza del Segmento e alla velocità massima alla quale il Treno può percorrerlo.
- Uscita dal Segmento e richiesta di Accesso alla Stazione successiva (`next_station`) presso la Piattaforma indicata da `next_platform`, per eseguire l'azione `action`.
- Se `action = ENTER` allorché effettua discesa e salita dei Viaggiatori in attesa dell'arrivo del Treno.
- Uscita dalla Piattaforma `next_platform`.

Accesso ad un Segmento

L'accesso alla risorsa protetta Segmento è regolato da una interfaccia ben definita, che permette:

- Ingresso.
- Uscita.

Per mantenere l'ordine di accesso, ciascun Segmento è dotato di una Coda FIFO (`Train.Queue`) che conterrà i Descrittori dei Treni correntemente in transito.

Ingresso

La richiesta di accesso (**Enter**) al segmento avviene in mutua esclusione tra tutti le entità Treno. In ogni momento quindi solo una entità eseguirà all'interno della risorsa protetta. Una volta ottenuta la risorsa ciascun Treno compie le seguenti operazioni

- Inserimento del Descrittore nella coda `Train.Queue`;
- Aggiornamento della velocità di percorrenza del Treno entrato in base a quella dei treni che lo precedono.
- Nel caso in cui la risorsa risulti vuota (viene consultato il flag booleano che mantiene questa informazione), allora viene modificato il valore del flag in modo tale da indicare lo stato occupato della risorsa, e memorizzata la stazione di provenienza del Treno.

Una volta terminate queste due operazioni, il Treno rilascia la risorsa e, basandosi sulla lunghezza e sulla velocità da mantenere, simula la percorrenza rendendosi inattivo (non competitivo per l'ottenimento della CPU) per un tempo dato dalla semplice equazione: $Time = Segment_Length / Actual_Speed$.

Nel caso in cui una volta ottenuta la risorsa protetta Segmento, un Treno richiedesse l'accesso nella direzione opposta a quella dei Treni che percorrono il Segmento (ovvero abbiamo la situazione in cui il flag booleano indica lo stato occupato, e la stazione di provenienza memorizzata presso il Segmento è diversa da quella del Treno richiedente) allora questo dovrà attendere fino a che il Segmento non sarà si sarà liberato dai treni in transito.

Una prima soluzione possibile è quella di prevedere una coda di attesa interna alla risorsa Segmento (**Waiting_Queue**), per i Treni provenienti dalla direzione opposta rispetto al senso di marcia corrente: tali Treni dovranno avere priorità maggiore nell'accedere al Segmento appena esso diventa vuoto, rispetto ad altri Treni che sopraggiungono successivamente.

Questa prima modellazione, non risulta però sufficiente a garantire che i Treni nella coda avranno accesso al Segmento in qualche momento: infatti vi è il rischio di portare a Starvation dei Treni in attesa. Si consideri la presenza di un percorso circolare composto da N Segmenti, e di M Treni che viaggiano lungo tale percorso in senso orario, in modo tale che in ogni istante ci sia almeno un treno all'interno di ciascun Segmento. Se ora aggiungiamo al sistema un Treno che viaggia in direzione opposta, allora esso, adottando la semantica di accesso descritta non riuscirà mai a percorrere uno dei Segmenti.

Una possibile soluzione al problema, è mantenere nella coda **Waiting_Queue** tutte le entità Treno che non possono accedere correntemente, sia perché provenienti dalla direzione opposta, sia perché il numero massimo di accessi da una direzione è stato raggiunto. In questo modo la semantica di accesso viene modificata come segue:

- Se **Free = True** allora il Treno corrente
 - Modifica il valore di **Free** a **False**.
 - Imposta la Stazione provenienza con la propria.
 - Incrementa di 1 il contatore di accessi.
- Se invece **Free = False** allora

- Se la stazione di provenienza del Treno corrente è diversa da quella memorizzata nel Segmento, allora inserisci il Treno nella coda `Waiting_Queue` e STOP.
- Altrimenti
 - * Se il contatore di accessi è $<$ del limite massimo incrementa di 1 il contatore di accessi.
 - * Altrimenti accoda il Treno su `Waiting_Queue` e STOP.
- Se il Treno ha avuto accesso al Segmento, inserisci il Descrittore del Treno nella coda `Train_Queue` e modifica velocità di transito del Treno a seconda della massima velocità possibile.

Uscita

L'uscita (**Leave**) da una Segmento da parte di una entità Treno, ha come prerequisito l'aver avuto accesso al Segmento. É quindi possibile assumere che il descrittore del Treno che intende uscire dal Segmento sia presente all'interno della coda `Train_Queue`, e che inoltre al momento di tale richiesta abbia già terminato il tempo previsto di attesa che simula la percorrenza.

Il requisito principale richiesto dall'azione di uscita è che essa avvenga in maniera ordinata, in base all'ordine con cui i Treni hanno avuto accesso al Segmento. La soluzione apportata mira a garantire tale ordine di uscita, senza fare alcuna assunzione sull'ordine con il quale i Treni verranno scelti per l'esecuzione dallo scheduler. La semantica adottata è quindi la seguente:

- Viene controllato per prima cosa se il Treno corrente è effettivamente il prossimo che deve uscire secondo l'ordine di ingresso.
- Se è il prossimo (vengono confrontati i Descrittori) allora il Treno:
 - Nel caso in cui la coda sia vuota,
 - può abbandonare la risorsa protetta.
- Altrimenti il Descrittore del Treno corrente viene posto in attesa su una coda; tale coda verrà riesaminata ogni volta che un Treno abbandonerà la risorsa protetta (disponendo ad esempio di istruzioni `wait` e `signal`, ciascun Treno uscente invocherà una `signal` sulla coda), e se il Treno in esecuzione non sarà nuovamente il Treno destinato ad uscire, esso verrà riaccodato.

La semantica descritta, garantisce ingresso sequenziale a molteplicità limitata, e uscita ordinata secondo l'ordine di ingresso. Il passo successivo consiste nel garantire l'accesso alla Stazione con lo stesso ordine di uscita per tutti i Treni provenienti dallo stesso Segmento.

3.3.3 Accesso ad una Stazione

I prerequisiti alla richiesta da parte di un Treno T di accesso ad una Stazione sono:

- Il Treno T ha avuto accesso ad un Segmento S che collega la stazione corrente a quella dalla quale proviene. Ciò significa che il suo Descrittore sarà stato inserito nella coda `Train_Queue` di S .
- Il Treno T ha simulato la percorrenza su S
- Il Treno T uscito dal Segmento S , quindi è stato rimosso dalla coda `Train_Queue` di S .

Ingresso Ordinato

Per tutti i Treni provenienti dallo stesso Segmento, è necessario mantenere un ordine di richiesta di accesso alla Stazione successiva uguale a quello utilizzato per l'uscita dal Segmento. Poiché il sistema non può fare assunzioni sulle scelte dello scheduler che verrà adottato, è necessario introdurre un meccanismo che riesca a mantenere l'ordine di richiesta di accesso anche nel caso in cui, il thread che rappresenta il Treno appena uscito dal Segmento venga pririlasciato e venga eseguito il thread rappresentante il Treno successivo.

Ho vagliato diverse possibili soluzioni:

1. Rappresentazione della Stazione come entità passiva ad accesso mutualmente esclusivo. Essa manterrà al suo interno una coda per Segmento, del tutto simile alla coda `Train_Queue` interna ai Segmenti, e popolata parallelamente a `Train_Queue`. In questo modo sarà semplice garantire (con un meccanismo simile a quello utilizzato per l'uscita da un Segmento) un accesso ordinato. Questa soluzione ha però uno svantaggio evidente: la richiesta di accesso avverrà in mutua esclusione anche tra i Treni provenienti da Segmenti diversi, e che quindi si ritroveranno a dover superare un punto di sincronizzazione inutile, se diretti a Piattaforme diverse della Stazione.
2. Una seconda possibilità prevede la presenza, all'interno di ciascuna Stazione, di una risorsa ad accesso mutualmente esclusivo per ciascun

Segmento entrante, la quale si occuperà di garantire l'ordine di accesso (tale ordine sarà dato da una coda interna aggiornata in modo analogo alla soluzione precedentemente illustrata). Una volta che il Treno ha guadagnato il permesso di accedere in mutua esclusione alla risorsa protetta di controllo, esso verrà inserito su una coda di Treni presso la Piattaforma corretta. In questo modo la Stazione diventerà solo un'interfaccia utilizzabile per l'accesso alle piattaforme, e inoltre i vincoli di ordinamento e accesso concorrente alle Piattaforme da Treni provenienti da Segmenti diversi saranno garantiti.

Lo svantaggio di utilizzare questa soluzione risiede nella creazione delle entità protette, una per ciascun Segmento entrante, che regolano l'accesso ordinato, e quindi spostano parte della conoscenza della topologia della rete ferroviaria anche sulle Stazioni, rendendone più complessa la configurazione iniziale.

Per la soluzione realizzata ho scelto la seconda opzione.

Ingresso ad una Piattaforma

Dopo aver superato la risorsa di controllo, ciascun Treno viene accodato presso la Piattaforma, interna a ciascuna Stazione, prevista dal percorso. La semantica di accodamento su di una generica Piattaforma P (supponiamo disponibile mediante procedura eseguita in mutua esclusione) è la seguente:

- Se P è libera, ovvero il flag booleano **Free** sarà **True**, allora
 - Il Treno occupa la Piattaforma (**Free** = **False**) ed esegue l'operazione di **Discesa dei Viaggiatori**.
 - Il Treno rilascia la risorsa, in modo tale che altri Treni vi si possano accodare, e rimane in attesa fino all'orario prestabilito di partenza.
 - Al momento della partenza il Treno effettua la **Salita dei Viaggiatori**, e libera la Piattaforma (setta il flag booleano **Free** a **True**).
- Se invece la Piattaforma risulta occupata, il Treno viene accodato presso una coda di Treni interna alla Piattaforma. Rappresentando la Piattaforma come una risorsa protetta da monitor, l'accodamento si traduce in una attesa su condizione, **wait(Free = True)**.