There are no translations available.

DRAFT - INCOMPLETO

Il trasporto si differenza sia per il "bene" trasportato sia per l'infrastruttura utilizzata per il trasporto data dalla combinazione del "mezzo di trasporto" e supporto fisico utilizzato, alcuni esempi di trasporto differenziati sulla base del "bene" sono:

- Persone/Merci Solide e Fluide (infrastruttura data dai "mezzi di locomozione" combinati con "strade" esempio mezzi di trasporto di superficie con Strade Libere, Strade a Pagamento, Ferrate, mezzi di trasporto su acqua, mezzi di trasporto aereo, Stazioni)
- Merci Fluide (infrastrutture di contenimento "X-dotti" esempio: Acquedotti, Oleodotti, Gasdotti")
- Elettromagnetismo su supporto fisico (energia, informazione) (infrastrutture di contenimento + mezzo trasmissivo Elettrodotti)
- Elettromagnetismo nel vuoto (informazione) (infrastrutture di irradiamento)

Tutte le forme di trasporto hanno in comune la necessità di "dimensionare" "misurare" il servizio e quindi sia la "quantità trasportata" sia la "velocità del trasporto" in quanto sono questi parametri che differenziano le diverse modalità di esercizio del servizio e quindi sono parte rilevante degli eventuali accordi economici.

Fondamentalmente gli accordi economici di trasporto vertono su:

- Numero Trasporti ed Data Inizio esecuzione concordato
- Quantità trasportata concordata
- Sorgente e destinazione concordata
- Velocità trasporto e Data Termine esecuzione concordato

Se tutti i parametri indicati sono esplici e deterministici (prefissati) ci troviamo nella condizione più semplice e più facile sia per la definizione dell'accordo che per la misura del rispetto di esso.

Ma con gli accordi ad esempio di tipo "Best Effort" abbiamo che alcuni degli elementi di cui sopra sono "indeterminati", quindi al momento dell'accordo il trasportatore assume un impegno che può avere ha un numero di trasporti, data di esecuzione quantità, destinazione o sorgente, data di termine che non conosce a priori ma nonostante cio (in funzione dell'impegno economico) il trasportatore può assumere:

- un impegno determististico per ogni singolo trasporto oppure
- un impegno statistico su uno o più sottoinsieme di richieste di trasporto o su uno o piu parametri di ogni trasporto che riceverà.

In pratica il trasportare assume un impegno ad essere "dimensionato" in modo tale da eseguire i trasporti che gli potrebbero essere richiesti.

Se gli impegni tra committente ed esecutore sono si tipo statistico e l'esecuzione dei trasporti NON è sotto il totale controllo del trasportatore nasce l'esigenza di "scorporare" dalle misurazioni delle prestazioni erogate quella parte che non dipende dal trasportatore e/o che era esclusa dal contratto

Ovviamente il trasportatore assume impegni statistici non con un solo soggetto ma con una pluralità di soggetti e può quindi contare su di una distribuzione stratistica delle richieste.

Ovviamente a fronte della retribuzione (non nulla) erogata dal committente il trasportatore deve garantire un livello minimo (non nullo) di trasporti

Il trasportatore realizza un meccanismo di mutualità tra tutti gli utenti in quanto consente di compensare i picchi di alcuni utenti con l'assenza di richieste di altri.

Il trasportatore non sa quando e quante richieste di trasporto gli arriveranno dai committenti ma sa con precisione quante risorse ha predispoto a fronte dei contratti che ha raccolto e quindi sà quale sia il reale tasso minimo di servizio.

Come possono gli utenti misurare i parametri del trasporto depurandoli dei condizionamenti esogeni alla volontà del trasportatore?

in primo luogo è necessario dividere in due le destinazioni raggiungibili per mezzo del trasportatore contrattualizzato:

- quelle servite direttamente dal trasportatore contrattualiazzato (**Trasportatore di Accesso**)
- quella servite indirettamente per mezzo di altri trasportatori (**Trasportatori di Transito**, **Trasportatori di Terminazione**
)

nel primo caso tutti i parametri dei trasporti sono direttamente controllati dal trasportatore mentre nel secondo caso i parametri dipendono dali accordi tra trasportatori.

In pratica nel secondo caso sono deterministici solo gli elementi che riguardano le interfacce tra trasportatori mentre nulla si puo dire di come questi trasportatori eseguano il trasporto verso i rispettivi utenti.

Pertanto le uniche misure affettuabili sono quelle tra utenti del trasportatore di accesso mentre quelle verso utenti di trasportatori "interconnessi" con il trasportatore di accesso sono falsabili dalle prestazioni