

I PROMESSI CARBURANTI E LE SCELTE DI SAN MARTINO

Red. Ref. | Reforming.it

Nei “*Promessi sposi*” non si parla mai di caro carburanti, di pompe di benzina, di blocchi stradali organizzati dagli autotrasportatori, etc., ma nei capitoli XXII e XIII Alessandro Manzoni inserisce un lungo e affascinante *detour* sui prezzi dei beni essenziali, sui calmieri (*price-cap*) adottati senza sufficiente riflessione a lungo andare, sugli effetti economici e psicologici di misure regolatorie tampone in contraddizione rispetto alle esigenze e alle forze espresse sui mercati. Sono passati oltre due secoli, ma i fatti del “Forno delle Grucce” della Corsia dei Servi a Milano (attuale Corso Vittorio Emanuele II) riserva suggestioni che vanno oltre il piacere della grande Letteratura, e che entrano con una puntualità a volte sorprendete negli accadimenti contemporanei. Non sarebbe la prima volta che i “*Promessi*” mostrano di essere un romanzo con tracce importanti anche della allora neonata scienza economico-politica (le “[Meditazioni sulla economia politica](#)” di Pietro Verri è del 1771, l’“[Indagine sulla natura e le cause della ricchezza delle nazioni](#)” dello scozzese Adam Smith è del 1776). A patto che non si ceda a parallelismi troppo schematici e semplicistici, vale la pena chiedersi se la Storia non si stia ripresentando con problemi, tentazioni e rischi fondamentalmente già visti e analizzati proprio in quella città in cui, mentre si scrive, piazze e strade sono in subbuglio per proteste apparentemente anti-sistema di ragazzi in disagio economico e sociale, ma con organizzazione e finalità da valutare più approfonditamente.

1. Dal taglio delle accise al *price-cap* volontario

All’inizio della terza settimana di ottobre 2026, è stato rimosso il blocco della raffineria di Taranto, mentre continuano le proteste sul caro carburanti degli autotrasportatori che stanno mantenendo i picchetti in punti nevralgici di strade e autostrade. Alle proteste degli autotrasportatori si aggiungono quelle degli agricoltori e degli imprenditori del settore ittico. Il [decreto legge del 22 ottobre](#) (“Disposizioni e misure di sostegno ai settori dell’autotrasporto, dell’agricoltura e della pesca”) tenta di ricomporre le divergenze, ma resta una misura di urgenza, che potrebbe non soddisfare tutti e soprattutto lascia aperto il problema sul futuro prossimo.

Pur avendo motivazioni diverse – da un lato l’avvio delle procedure di spegnimento dell’ILVA con conseguente cassa integrazione, dall’altro il caro carburanti – le due proteste si sono rinforzate l’una e l’altra nel generare problemi di approvvigionamento alla pompe di benzina in aree di Puglia, Basilicata, Calabria e anche Campania, con code di attesa e anche esposizione di cartelli “tutto esaurito”. Le pompe che sono finite prima in *sold out* e ad attendere le autobotti sono quelle che da



inizio ottobre praticano il *price-cap*, variamente distribuite tra territori e tra compagnie petrolifere di afferenza.

In realtà, il fenomeno delle code alle pompe, raro nel contesto italiano con una rete di distribuzione capillare quasi elefantiaca rispetto ad altri Paesi, era già comparso prima e a più riprese, anche se non ha mai toccato tensioni preoccupanti e sinora è sempre gradualmente rientrato. Basta scorrere i giornali degli ultimi mesi per trovarne traccia, soprattutto nelle edizioni locali versione *web*, più o meno in tutte le Regioni. Intensificazioni dei rifornimenti si sono registrate sia nei giorni successivi al Decreto “Carburanti” di marzo ([DL 33/2026](#)) che, per ridurre il prezzo al consumo, ha tagliato le accise sul diesel, sia in corrispondenza delle varie rimodulazioni di questi sconti fiscali e sino alla loro scadenza il 5 ottobre. Nella prima parte dell’anno il taglio delle accise aveva riguardato anche la benzina, con i medesimi effetti di intensificazione dei rifornimenti. L’obiettivo dei consumatori è quello di fare il prima possibile il pieno e poi rabboccarlo frequentemente nel tempo, per avvantaggiarsi al massimo delle condizioni più favorevoli, non avendo certezza del rinnovo degli sconti fiscali e, in via di principio, non potendo neppure escludere loro ridimensionamenti durante il periodo di annunciata validità.

Quando, il 6 ottobre, gli sconti fiscali sul diesel sono stati sostituiti da adesioni volontarie al *price-cap* sulle erogazioni di carburante via *self-service*, si sono subito creati affollamenti in quelle pompe che per prime hanno iniziato a praticare gli sconti, all’inizio quasi tutte affiliate ENI, poi a mano a mano affiliate anche ad altre *big oil company*. I *cap* dell’ENI hanno fatto grossomodo da attrattori per le altre compagnie e hanno riguardato sia la benzina che il diesel. All’inizio, il problema delle file di attesa alle pompe è sembrato caratterizzare solo i primi giorni dopo l’avvio del *cap* e poi tendere a rientrare, ma è riesplso quando si è allargata la protesta degli autotrasportatori che hanno interrotto i rifornimenti non solo di carburanti alle pompe ma anche di altri generi di consumo alla filiera distributiva, chiedendo misure specifiche e più efficaci del *cap*. Sono riportate numerose anomalie, soprattutto nelle aree urbane, con ingorghi presso i distributori, disagi per la viabilità. Il già citato [decreto legge del 22 ottobre](#) ha allentato la tensione, ma non può dirsi soluzione definitiva soprattutto se i prezzi resteranno alti anche oltre la scadenze del *cap* volontario. Con scarsa visibilità sui media, continuano anche le proteste delle cosiddette “Pompe bianche”, quelle non integrate verticalmente con *big oil company*, che hanno meno margini di bilancio per applicare *price-cap*, alcune delle quali hanno addirittura preferito sospendere temporaneamente l’esercizio riservandosi di sollevare nelle sedi opportune l’accusa di concorrenza sleale.

2. Alcuni dati sul *price-cap*

A metà ottobre, la quota delle pompe sul territorio nazionale che applica volontariamente *price-cap* mostra significative differenze tra benzina e diesel (dati del MIMIT, [Staffetta Quotidiana](#) e Quattroruote). Per la benzina, si va da oltre il 98% dell’ENI a circa l’80% di Q8, il 58% di TAMOIL, il 36% di IP (Gruppo API), il 22% di ESSO, il poco più del 20% delle Pompe bianche. Per il diesel, si va da circa il 56% dell’ENI a circa il 38% di Q8, il 22% di TAMOIL, il 14% di IP (Gruppo API), l’8% di ESSO, il 12% delle Pompe bianche. Nella media nazionale, circa il 52% delle pompe applica il *cap* sulla benzina, circa il 26% lo fa sul diesel. La differenza tra carburanti è dovuta al fatto che, rispetto alle quotazioni

di mercato, il *price-cap* pesa molto di più sul diesel che sulla benzina e sollecita maggiori cautele di bilancio, sia a livello di catena che a livello di singolo distributore.

Oltre che per compagnia di afferenza, l'applicazione del *cap* varia anche sul territorio, risentendo sia degli accordi contrattuali tra compagnia e gestore locale (dipendente, autonomo concessionario, proprietario affiliato, etc.), sia delle differenze dei costi di distribuzione tra Nord, Centro e Mezzogiorno, tra città, campagna, area interna, e lungo arterie viarie di diversa importanza. I due seguenti cartogrammi (fonte Staffetta Quotidiana) mostrano la variabilità interregionale del prezzo medio *self-service* al 20 ottobre 2026, quando il *cap* applicato in via volontaria dall'ENI è pari a 1,99 euro/litro per la benzina (a sinistra) e a 2,25 euro/litro per il diesel ritoccato in rialzo dai 2,19 euro validi tra il 28 settembre e il 6 ottobre (a destra):



Non possono beneficiare del *cap* i soggetti, in larga parte autotrasportatori indipendenti o integrati in filiere logistiche, che si approvvigionano *extra* rete distributiva (cisterne aziendali, serbatoi di cantieri, rimesse, aree agricole, etc.). Le proteste nelle strade e i blocchi con camion e TIR vedono una significativa partecipazione di questa categoria, rispetto alla quale gli sconti volontari ai distributori sono inefficaci.

3. Quadro problematico tra attese di protezione e vincoli di bilancio

Il quadro complessivo resta estremamente incerto. Le tensioni internazionali potrebbero tenere alti i prezzi dei carburanti e più in generale degli energetici ancora a lungo, e la stagione invernale acutizzare il problema dei combustibili per il riscaldamento. Nel frattempo, gli utenti (cittadini privati e imprese) vedono nel *price-cap* una protezione a cui aggrapparsi e addirittura da rinforzare, mentre la disponibilità delle compagnie petrolifere vale per adesso sino alla fine di ottobre.

Durante il [question time alla Camera dei Deputati](#) del 14 ottobre, il Ministro Urso ha dichiarato che il MIMIT è al lavoro per un prolungamento del *cap* sempre su basi volontarie, in combinazione con l'applicazione di un meccanismo di accise mobili che si riducano di pari passo che gli alti prezzi vanno accrescendo il gettito erariale in conto IVA. Se una misura di compensazione è necessaria per evitare effetti negativi sui bilanci delle famiglie e delle imprese e l'innescare di effetti a catena, la stessa va disegnata bene. Si deve evitare di promettere sia quello che le imprese petrolifere potrebbero non voler spontaneamente dare o dare solo in cambio di altro, sia quello che non è compatibile con la pluralità di finalità e di vincoli del bilancio pubblico.

Vanno inoltre considerati altri fattori, come:

- l'incertezza sulle proroghe che può stimolare il rabbocco frequente o l'*hoarding*, laddove invece, in presenza di alti costi delle materie prime, le abitudini dovrebbero cambiare nel verso dell'efficientamento e della riduzione dei consumi a partire anche dalle abitudini personali e familiari;
- la variabilità territoriale degli sconti praticati su base volontaria che, soprattutto in periodi in cui le difficoltà economiche si assommano, può esacerbare gli animi o fare da scintilla e da carburante (*omen nomen*) per altre tensioni, come quelle di Milano;
- oppure ancora i cambi netti di intonazione della linea regolatoria, dal tentativo di protezione generalizzata e regressiva sino all'esaurimento delle risorse necessarie a dare continuità alle misure, che causano aumenti bruschi dei prezzi e possono togliere lucidità e concretezza all'interazione tra le parti coinvolte.

Un cambio di intonazione c'è già stato, in effetti, quando è dapprima stato concesso il taglio delle accise e poi, di fronte ai costi ingenti per il bilancio pubblico ([oltre 2,2 miliardi tra marzo e settembre](#)), le si è ripristinate cercando in sostituzione la collaborazione volontaria delle compagnie petrolifere. Il taglio delle accise riguardava tutti gli acquisti, non solo quelli attraverso i distributori al dettaglio, e in maniera omogenea tutto il territorio nazionale; dal canto loro, gli sconti volontari non pesano direttamente e palesemente sul bilancio pubblico, ma sono fruibili solo presso i distributori al dettaglio, sono variabili tra compagnie petrolifere di affiliazione e tra territori e, soprattutto, non si sa che cosa succederà da novembre (non c'è un accordo con il Governo o un protocollo di intesa). Attenzione a non fare promesse che non si sa se potranno essere mantenute.

4. 1628 – 2026: le scelte di “San Martino”

La scadenza della collaborazione volontaria delle compagnie petrolifere è a fine ottobre. Da novembre in poi sarà necessario mettere a punto misure che, per non ricadere nelle contraddizioni già emerse, dovrebbero sforzarsi di essere selettive, coerenti e trasparenti. La riduzione generalizzata delle accise è l'opposto della selettività e ha caratteristiche regressive (l'"effetto SUV" descritto dall'economista Bernardo Maggi del FMI). Sull'altro fronte, la collaborazione volontaria dei distributori resta poco definita nei termini e poco trasparente nelle intenzioni e nelle attese di contropartita. La selettività è necessaria affinché restino attivi gli incentivi a prepararsi passo dopo passo a un contesto in cui le fonti fossili costeranno sempre di più e lungo questo *trend* potranno essere coinvolte anche da fiammate di prezzo e strozzature dell'offerta. Non si potrà sempre intervenire con una qualche compensazione che riattivi la corsa a chi ne può beneficiare e a chi ne



beneficia di più. La selettività, inoltre, è lo strumento adatto a chiedere ai beneficiari degli aiuti oggi una disponibilità per i cambiamenti strutturali domani, e di riforme strutturali e modernizzazione del settore dell'autotrasporto si discute da tanto tempo.

Quanto possa essere conveniente nell'immediato ma contemporaneamente pericoloso ridurre artificiosamente i prezzi in condizioni di scarsità del bene lo ha raccontato oltre due secoli fa Alessandro Manzoni dedicando pagine dei suoi *"Promessi sposi"* ai cosiddetti "tumulti di San Martino", accaduti a Milano tra l'11 e il 12 novembre 1628. A distanza di così tanto tempo tutto è cambiato ovviamente (allora c'era il feudalesimo), ma ci sono alcune vaghe corrispondenze, sia del contesto locale che di quello internazionale, che rendono il confronto interessante.

Si può obiettare che i prezzi alti dei carburanti oggi non siano dovuti a una vera e propria scarsità del bene, come quella del grano durante la carestia del 1628 nei territori della Città ducale di Milano, ma a motivi geopolitici cavalcata dalla speculazione. La differenza è solo formale ma non economica. Se si è aperta una epoca in cui le fonti energetiche fossili costeranno più che nel passato mentre le risorse disponibili per acquistarle stenteranno a crescere, le conseguenze economiche sono le medesime della scarsità, per giunta non contingente come nel caso di una carestia ma con aspetti strutturali. Se si è aperta una epoca in cui i prezzi delle fonti energetiche fossili saranno più frequentemente soggetti a fiammate difficili da compensare, le conseguenze economiche sono le medesime di una scarsità grave che mette ripetutamente sotto pressione i bilanci e a repentaglio gli equilibri economici e sociali.

Milano è sotto il dominio degli Asburgo di Spagna. La Corte di Filippo IV è a Madrid e i poteri in città sono nelle mani del Governatore [Gonzalo Fernández de Córdoba](#), principe di Maratea. C'è un fronte di guerra aperto, quello per la [successione dei Ducati di Mantova e del Monferrato](#), una guerra intestina europea che si protrae per tre anni e alle spalle della quale ci sono gli interessi contrapposti di Francia, Germania (il Sacro romano impero), Spagna, Repubblica di Venezia, Ducato di Savoia. La questione della successione di Mantova e Monferrato è il capitolo italiano della ben più dilaniante [Guerra europea dei Trent'anni](#). I Lanzichenecchi calano per la seconda volta in Italia dai territori germanici proprio per la guerra a Mantova e nel Monferrato. Il ricordo della prima volta è ancora forte nonostante siano passati cent'anni: nel 1527 le soldataglie sono arrivate persino a Roma, messa a ferro e fuoco per otto giorni.

Assorbito dai doveri militari, Gonzalo Fernández de Córdoba affida l'amministrazione di Milano al Gran Cancelliere [Antonio Ferrer](#) che subito si trova a dover gestire una improvvisa impennata del prezzo del pane, causata da eventi concomitanti: fattore climatico (temperature stranamente rigide nella fase più acuta della cosiddetta [Piccola era glaciale](#)), razzie delle truppe nelle campagne, depressione economica scatenata dalla guerra in Italia e in Europa, spese militari elevatissime che spingono sia la pressione fiscale sia l'inflazione. Un *mix* che, con le dovute trasposizioni, può ricordare la realtà di oggi le categorie dei problemi e delle difficoltà di oggi.

Ferrer pensa di avere trovato la soluzione perfetta – ironizza il Manzoni – quando decide di fissare un prezzo politico per il pane, tanto più basso tanto più felice plaude la gente, compreso quel Renzo Tramaglino che proprio in quei giorni entra a Milano. I fornai fanno resistenza perché non riescono a

coprire le spese, ma la folla li accusa di complottare e speculare e sono costretti a vendere a quel prezzo sino a che hanno merce in negozio. Invece di essere trattato come un bene essenziale da distribuire con moderazione e raziocinio in attesa di tempi migliori, il pane è oggetto di una vera e propria corsa all'acquisto e, da già scarso che è, finisce col sembrare addirittura abbondante, richiamando dal contado in città folle di disperati alla ricerca di cibo e salvezza. *“Il prezzo basso del pane fece sì che se ne consumasse molto più del necessario. La gente correva ai forni a fare scorte, si faceva spreco di quel poco che c'era, come se l'abbondanza fosse ritornata. Invece di risparmiare la farina per farla durare fino al raccolto successivo, si consumò in pochi giorni quella che avrebbe dovuto bastare per mesi”*.

Viene nominata una Giunta cittadina che prova a cancellare il blocco dei prezzi, confermando che anche allora le misure generose e di concessione di benefici le annunziano i politici, mentre per rimettere le cose a posto servono i tecnici, o presunti tali, perché i primi non vogliono “rimetterci la faccia”. La gente inferocita prende d'assalto i forni, e qui la penna del Manzoni porta il lettore davanti a uno dei forni più rinomati nella cerchia dei Bastioni Spagnoli, quello [“delle Grucce”](#). È il forno diventato più famoso di tutti, per quei fatti e per il racconto manzoniano.

Pani e farine vengono depredati e in parte distrutti, ci sono dei morti, i macchinari per la panificazione e gli arredi dei forni finiscono in un enorme falò rituale sul sagrato del Duomo, dove ognuno cerca giustizia delle proprie sofferenze, anche sacrosanta giustizia, ma alla fine non è più chiaro se il popolo chieda più pane per sfamarsi o piuttosto voglia ridurre tutti alla sua stessa irrimediabile povertà. È questa l'amara constatazione di Manzoni. Con un balzo di due secoli, a Milano, nei giorni 17-20 ottobre 2026, sono andati in scena in Piazza Duomo e in Piazza Castello istinti di massa, irrazionali e per molti versi anche oscuri, forse non molto diversi, che le parole del Manzoni suggeriscono, anche a distanza di tanto tempo, di non sottovalutare. Nel caos si opacizzano sia le richieste che le possibili soluzioni. E mentre questo scritto viene pubblicato (la mattina del 23 ottobre), le proteste degli autotrasportatori e degli agricoltori per il caro carburanti continuano nonostante gli aiuti stanziati dal Governo con Consiglio dei Ministri straordinario del 22 ottobre, soprattutto nel Mezzogiorno dove il trasporto su gomma ha molte meno alternative che in altre aree del Paese.

Le parole del Manzoni sono illuminanti: *“Così il trambusto andava sempre crescendo a quel primo disgraziato forno; perché tutti coloro che gli pizzicavan le mani di far qualche bell'impresa, correvan là, dove gli amici erano i più forti, e l'impunità sicura”. “A quel primo cetto si erano aggregati tutti coloro che, per la loro condotta o per una naturale inclinazione al disordine, cercavan l'occasione di pescar nel torbido”. “Ne' tumulti popolari c'è sempre un certo numero d'uomini che, o per un riscaldamento di passione, o per una persuasione fanatica, o per un disegno scellerato, o per un maledetto gusto del disordine, fanno di tutto per ispinger le cose al peggio; propongono o campano i consigli più spietati, soffian nel fuoco ogni volta che principia a languire: non è mai troppo per loro, non vorrebbero che il tumulto avesse mai fine né termine”. “Ma, per contrappeso, c'è anche sempre un certo numero d'altri uomini che, con pari ardore e con insistenza ostinata, lavorano per produr l'effetto contrario: alcuni mossi da amicizia o da parzialità per le persone minacciate; altri senz'altro impulso che di un pio e virtuoso orrore del sangue e delle opere scellerate. [...] La massa poi, (e qui sta il bello) si compone d'un miscuglio fortuito d'uomini, che, più o meno, per gradi indefiniti, tengono dell'uno e dell'altro estremo: un po' riscaldati, un po' furbi, un po' inclinati a una certa giustizia, come la*



intendon loro, un po' volenterosi di vederne delle grosse, pronti alla ferocità e alla misericordia, alla detestazione e all'applauso, secondo che si presenti l'occasione di provar pienamente l'uno o l'altro sentimento; bramosi ogni momento di sapere, di credere qualcosa di grosso, bisognosi di gridare, d'applaudire a qualcuno, o d'urlargli dietro".

Il Vicario all'Annona (il nobile Ludovico Melzi d'Eril) rischia il linciaggio, salvato solo per un pelo dall'astuto Ferrer, che lo fa montare sulla sua carrozza (è il momento del celebre *"Adelante, Pedro, con juicio"*) e poi blandisce la folla con un'altra palingenetica promessa di pani per tutti, di aiuti per tutti. Il nuovo prezzo politico del pane dura circa un mese, poi lo stesso Ferrer è costretto a contingentare gli acquisti nel disperato tentativo di far bastare le scorte. La realtà è che non c'è più grano in circolazione, nessuno lo vuole commerciare e lavorare perché è troppo rischioso e si diviene bersagli della rabbia. Una nuova Giunta cittadina elimina definitivamente il calmiera, i prezzi improvvisamente raddoppiano, ma ormai è tardi per scampare le conseguenze. La folla viene zittita con operazioni di polizia (anche Renzo Tramaglino rischia di esserne coinvolto, *"[...] i poveri, ci vuol poco a farli comparir birboni"*) e con condanne anche alla forca. Dalle elargizioni demagogiche ai controlli polizieschi il passo può essere molto breve.

5. Pochi commenti finali

Nelle parole di Alessandro Manzoni, il calmiera dei prezzi provoca l'affollamento cittadino e l'esaurimento di farina e pane, che sono le cause della [carestia](#) e questa, a sua volta, crea terreno fertile per la diffusione della peste che nel 1630 sconvolge il territorio di Milano e gran parte della Lombardia. Portata dai Lanzi, si espande facilmente su una popolazione denutrita e impoverita. Milano entra nel suo secolo più buio, da cui uscirà solo a Settecento inoltrato, dopo il [Trattato di Utrecht](#) del 1713 e il passaggio dagli Asburgo di Spagna agli Asburgo d'Austria (le due discendenze di [Carlo V d'Asburgo](#)).

Ovviamente, oggi non c'è rischio peste (anche se in alcune città è partito un allarme per la mancata raccolta dell'immondizia a causa del caro carburante); i Lanzi non sono alle porte (anche se le infiltrazioni nazionali e internazionali possono avvalersi di strumentazioni sofisticatissime); non ci sono guerre sul territorio nazionale (anche se ce ne sono in Europa e nel Mondo con effetti che non si fermano ai confini); è implausibile un assalto a un forno o ai forni (anche se molti punti della GDO sono sforniti dopo giorni di blocchi di consegne); un falò rituale di rivoltosi sul sagrato del Duomo è inimmaginabile (anche se ci sono stati scontri con feriti e danni nel centro di Milano, lungo Via Torino e Via Dante a metà ottobre); per fortuna non si vive in uno Stato di polizia e di pene capitali (anche se nel dibattito quotidiano si è affacciato con ripetuta insistenza il tema della sicurezza e del controllo sociale e dopo i fatti di Milano è stato adottato l'ottavo decreto "sicurezza" della Legislatura). Oggi non ci sono tutti questi aspetti, ma i fatti di San Martino 1628, immortalati dal Manzoni, lanciano ancora un ammonimento chiarissimo: è soprattutto nei momenti di crisi economica e di tensioni sociali che le scelte di governo devono fondarsi sull'evidenza dei fatti e dei numeri e sforzarsi della massima linearità, trasparenza e coerenza. Altrimenti l'azione di governo diventa parte del caos.



In questi momenti, le scelte di governo devono superare una prova di razionalità anche più forte di quella che dovrebbero sempre far valere: *“Ma le leggi del commercio non sono così facili da governare, che basti un decreto del vicario per far saltar fuori il grano dai magazzini dove è nascosto o dalle terre dove non è cresciuto. Né l'autorità della legge crea di per sé l'abbondanza, né le violenze del popolo la producono, ma anzi distruggono quel poco che è rimasto”*.

In questi momenti, le scelte di governo devono assolutamente evitare demagogia e populismo, per poi potersi tenere lontane da soluzioni coercitive e repressive quando la situazione degeneri accesa proprio da quella demagogia e da quel populismo: *“La moltitudine aveva voluto far nascere l'abbondanza col saccheggio e con l'incendio; il governo voleva mantenerla con la galera e con la corda”*.

Sono parole che non possono fornire soluzioni bell'e pronte, ma che catturano l'attenzione e obbligano a riflettere, uno dei pregi e nel contempo uno degli scopi (fra i tanti) della grande Letteratura senza tempo. Chissà quanti le conoscono e le hanno lette in Parlamento e nel Governo...

23 Ottobre 2026

Red. Ref.

www.reforming.it
Mail: info@reforming.it
Twitter: [reformingit](https://twitter.com/reformingit)