

## 자전거천국과 자전거도둑

권 오 덕 | 언론인 · 전 대전일보주필



2차세계대전후 1948년에 제작된 이탈리아영화 ‘자전거도둑’은 필자가 감명 깊게 본 네오리얼리즘영화의 걸작이다. 당대 세계 5대 영화감독으로 꼽혔던 빠티리오 데시카가 연출한 93분 길이의 이 흑백 필름은 영화사상 가장 훌륭한 부자관계를 묘사했다는 평을 듣고 있다. 이듬해 1949년 아카데미 최우수외국영화상을 받기도 했다.

데시카감독은 당초 주연으로 미남배우 케리 그란트를 생각했으나 거절당해 할 수 없이 순수 아마추어를 기용했는데 의외로 대성공을 거두었다. 영화내용은 이렇다. 2차 대전이 끝나고 로마는 실업자로 넘쳐난다. 오랫동안 실직상태에 있던 안토니오(람베르토 마지오라니)는 포스터 붙이는 일을 구한다. 전당포에 이불을 맡기고 자전거를 빌린 그는 부푼 가슴을 안고 아들 브루노(엔조 스타이올라)와 함께 거리에 나선다.

포스터 붙이는 일을 시작하자마자 그는 자전거를 도둑맞는다. 어린 아들과 함께 자전거를 찾으러 시내 곳곳을 헤맸지만 허사였다. 허탈에 빠진 그에게 자전거 한 대가 눈에 띄었다. 축구경기를 보러 온 관객이 세워둔 자전거였다. 그는 자전거를 훔쳐 달아나지만 주인에 들켜 시민들에 붙잡히고 경찰에 인계된다. 이를 지켜보고 울부짖는 아들을 본 주위사람과 주인의 선처로 풀려난다.

자전거를 잃어버리고 이를 찾으려다 자전거도둑이 되고 만 이야기를 데시카감독은 치밀한 사실적 묘사로 담담하게 보여준다. 자전거를 빌리고 잃어버리고, 찾아다니는 과정에서

계층 간의 차별과 전후 로마 사회의 다양한 면면을 가감 없이 보여준다. ‘자전거도둑’은 제작된 지 60여년이 지났지만 지금 봐도 고전명화(名畵)로서 손색이 없다. 이탈리아 네오리얼리즘(신사실주의)영화의 대표작으로 손꼽힐만하다.

최근 우리나라에 자전거 붐이 크게 일고 있다. 서울과 대전 등 대도시는 물론 중소도시와 시골에까지 선풍적인 인기를 끌고 있다. 기초단체건 광역단체건 자전거도로를 만들고 자전거를 무료로 빌려주는 등 경쟁적으로 자전거타기 보급에 나서고 있다. 매우 바람직스러운 현상이다. 자동차 급증으로 인한 공해를 방지하고 국민건강증진을 위해서라도 적극 권장할 일이다.

그런데 자전거 붐과 함께 요즘 자전거도둑이 크게 늘고 있어 사회문제가 되고 있다. 지난해 11월 서울에서는 50대 남자가 길에 세워둔 자전거를 타고 달아났다. 이를 뒤 그는 한 호프집에서 술을 마신 뒤 돈이 없다며 10만원 상당의 훔친 자전거를 술값으로 대납하려다 경찰에 잡혀 철창신세를 졌다. 영화 같은 ‘자전거도둑’이 전국적으로 엄청나게 늘어나고 있다니 큰일이다. 서울에서만 자전거를 한 번이라도 잃어버린 적이 있는 사람이 50%가 넘는다는 예삿일이 아니다.

우리나라가 데시카의 영화배경인 2차대전 직후도 아니고 후진국을 벗어난지 오래인데 자전거도둑이 웬 말인가. 자전거정류장의 철저한 시건장치와 소유자의 빈틈없는 관리가 필요하다. 기왕 내친김에 자전거 애기를 더 해보자. 우리나라에 자전거가 상륙한 것은 자동차에 앞선 1882년이다. 하지만 산업화 도시화가 급속히 진행되면서 자전거는 크게 줄고 자동차는 우리 생활에 필수품이 돼 버렸다.

현재 자동차는 1700만 대를 훨씬 웃돌아 인구 2.9명당 한 대꼴이다. 자동차 급증에 따른 도로혼잡과 공해유발은 엄청난 사회적비용을 요구하고 있다. 오래전부터 서구 선진국들은 자동차의 대안으로 자전거를 보급하기 시작했고 상당한 효과를 보고 있다. 우리나라도 지난해부터 자전거 붐이 일고 있음은 바람직하나 대부분 전시성에 그쳐 보다 효율적이고 계획성 있는 접근이 필요하다.

자전거를 무료로 임대해주거나 자치단체에서 전 주민에게 보험을 들어주는 것도 좋지만, 자전거를 안전하게 타고 다닐 수 있는 환경을 조성해 주는 게 먼저다. 인도에 선을 그어 자

전거도로를 만드는 것은 억지다. 새롭게 자전거도로를 만드는 게 가장 좋긴 하지만, 이것이 불가하면 기존도로를 줄여 자전거전용도로를 만드는 방법도 좋다. 소위 ‘도로다이어트’를 말한다.

전국적으로 자전거 길은 약 1만km에 이른다. 이중 상당수가 보도에 선을 그은 수준이고 전용도로는 하천이나 공원에 있는 레저용이 대부분이라 교통량 감소나 공해감축에 별 도움이 되지 않는다. 자전거의 교통 분담률도 1%미만이다. 얼마 전 세계기후변화회의가 열렸던 덴마크 코펜하겐은 자전거천국이다. 출퇴근 시 자전거를 이용하는 시민이 130만 시민 중 40% 가까이 된다니 놀라울 뿐이다.

필자도 몇 해 전 코펜하겐 시내에 있는 국회에서 국회의원들이 타고 온 수십 대의 자전거가 세워져 있는 모습을 보고 놀란 적이 있다. 파리는 밸리브 시스템과 차도 중앙에 자전거전용 신호등까지 만들어놓아 자전거선진국의 면모를 보이고 있다. 독일수도 베를린은 주변에 자전거전용도로가 650km나 되고, 자전거로 출퇴근과 여행, 쇼핑을 자유자재로 할 수가 있다고 한다.

‘대중교통으로서의 자전거’에 관심을 갖게 된지 얼마 안 된 우리나라지만 전시성에 치우치지 말고 자전거로 쇼핑하고, 여행하고, 출퇴근하는데 불편함이 없도록 치밀한 계획과 추진이 필요하다. 그리하여 한국이 자전거도둑이 들끓는 나라 아닌 ‘자전거천국’으로 하루빨리 발돋움 하길 빈다.