



Especialistas recomiendan que haya un control en la venta de esos dispositivos

# Escáner y “llave virgen”: Cómo bandas clonan el encendido electrónico para robar vehículos

La copia virtual de ese mecanismo de arranque es un creciente recurso para la sustracción de automóviles. Los aparatos para efectuarla se comercializan en distintas plataformas de internet.

CLAUDIO CERDA y FELIPE GONZÁLEZ

La delincuencia va innovando en sus métodos. En el caso del robo de vehículos, uno de los que se ha ido extendiendo es el uso de escáneres o clonadores de llaves electrónicas, que bandas de ladrones emplean para encender automóviles y camionetas y perpetrar los ilícitos.

Hoy, estos dispositivos se comercializan sin barreras en plataformas digitales, como puede observarse en diversas páginas de comercio electrónico.

Los denominados programadores o clonadores de llaves son comercializados por montos de \$350 mil hasta \$850 mil. También se vende la denominada “llave virgen”, a la cual se le instala un chip que recibe el nuevo código de seguridad transmitido por el escáner. Al conectarlo al computador del vehículo blanco del robo, permite encenderlo de manera automática mediante el botón de arranque.

“Estos elementos tienen una alta incidencia en el robo de vehículos, sobre todo, en los estacionamientos de malls y lugares más masivos, de lo que quizás haya un subregistro”, asegura Alberto Escobar, director de Movilidad del Automóvil Club de Chile.

“Ahí —detalla— esta gente está muy atenta a cuando tú activas tu llave electrónica, con la que hoy día uno echa a andar el motor del auto y abre la puerta. En ese momento el escáner captura la señal. Hay un escáner que captura la información y se convierte en un duplicado de tu llave inteligente y hay otros que inhiben la señal del cierre de puertas. Ahí, una recomendación: cuando uno se baja del automóvil en el lugar público y



**ROBOS A NIVEL NACIONAL.**— Según datos de Carabineros, en 2023 hubo 43.606 vehículos encargados por robo, una caída de 7,03% respecto de los 46.907 que fueron reportados durante el año anterior.

apriete el botón de cierre de las puertas, (hay que) verificar manualmente con la manilla que esté cerrado”, agrega Escobar.

El capitán de Carabineros Fernando Fierro, jefe de la Sección de Encargo y Búsqueda de Vehículos (SEBV) de la Prefectura de Antofagasta, apunta a otro factor. “No está limitada la venta de esos dispositivos tecnológicos. Debería regularse el mercado, y si una empresa vende estos elementos, debería tener un registro de a quién se los vende, quién los adquiere, dónde vive, cuál es el uso que tienen. Si tiene una patente, un taller mecánico para darle un uso”.

Esa región es usada como pasadizo para el traslado de vehí-

culos robados hacia Bolivia, donde finalmente son comercializados por droga, armas o dinero, según fuentes vinculadas a pesquisas policiales. Desde la ciudad de Antofagasta, las bandas pueden tardar de tres a cinco horas hasta llegar a un paso no habilitado para intercambiar su botín con organizaciones criminales del país vecino.

## Venta “desbordada”

Patricio Valdivia, presidente de la Asociación de Cerrajeros de Chile, dice que la adquisición de estos dispositivos se ha “desbordado” sin control. Quienes se dedican a este rubro también usan reprogramadores de llaves, pero para casos de extravíos, daños o la recuperación de un vehículo robado, ya que los delincuentes modifican los códigos

de seguridad.

“Ahora están utilizando un accesorio que se llama amplificador de señal. Estos tipos andan como con una antena y se acercan a la reja donde está el vehículo. Se acercan desde la calle con alguna varilla o con estos accesorios para sacarse una selfie. Lo acercan a la propiedad, expanden la señal y echan a andar el auto por el botón de arranque”, relata.

Según Valdivia, “hay tipos que son más capos que nosotros en el tema y se especializan en un solo tipo de vehículo”.

Según datos de Carabineros, en 2023 hubo 43.606 vehículos encargados por robo, una caída de 7,03% respecto de los 46.907 de 2022.

Valdivia cree que hoy es fundamental contar con un registro de cerrajeros, para mantener un

catastro de quienes poseen estos dispositivos.

“El tema es que, como es un oficio, no está regulado. Nosotros como asociación hemos tratado de profesionalizar el rubro, pero no hemos podido porque en Chile no hay código de estudios para cerrajeros; entonces, no hay ningún profesional. Somos todos parte de un oficio”, plantea el presidente de la asociación, quien se desempeña en San Bernardo (Región Metropolitana).

## “Tiene unos diez segundos para leer la frecuencia”

Luis Sovino, jefe de Operaciones de una empresa de programación y seguridad automotriz de Concepción, advierte que la clonación puede ocurrir a dis-

tancia. “La persona simplemente puede estar escondida detrás de un poste al lado del auto que se estacionó; entonces, está con su cajita dispuesto a leer lo que va a emitirse cuando el dueño del vehículo presione su dispositivo y se emita el sonido del cierre del auto. Puede estar a un metro, fumando un cigarro, y en ese momento capta la señal. Tiene unos diez segundos para leer la frecuencia hasta que le dice al auto ‘ábrete, sésamo’”.

Agrega que “luego, con el escáner, al conectarlo al enchufe del auto programan una llave como si nada”.

## Una alternativa para evitar los ilícitos

Sovino coincide en que una ley debería regular estos dispositivos: “Eso permitiría que la Aduana se haga cargo, porque una ley permitiría filtrar en los terminales de carga todos estos equipos que llegan a Chile”.

Cerrajeros de distintas zonas del país recomiendan envolver las llaves electrónicas en papel de aluminio, lo que impediría la apertura de las puertas de los vehículos. Sin embargo, fuentes vinculadas a pesquisas policiales ponen en duda la efectividad de esa medida, junto con asegurar que el robo de vehículos estacionados mediante estos programadores de llaves considera una pena menor, comparada con la sustracción por medio de los violentos portonazos o encerronas.

Para Alberto Escobar, las ventajas del libre mercado exponen también al “subdesarrollo” de delitos vinculados a los bienes así adquiridos. “Quizás estos elementos en algún momento fueron diseñados para reponer las llaves en la distribuidora de autos o lugares autorizados. Aunque hoy esto está descontrolado, quizás por esta tendencia que tenemos en Chile a ver en cualquier regulación una barrera al comercio”, añade. Escobar también urge por una norma.

**ESCÁNER**  
Permiten acceder a los puertos OBD2 del computador de algunos vehículos para encenderlos.