



EXCLUSIVA: Pensión cuestiona la legalidad, y ética de la inversión de Saybrook

29 October 2014 | Escrito por Sam Sutton

- Saybrook adquirió a TTSI en el 2011
- Choferes ganan \$1.2 millones en sueldos atrasados, reembolsos
- Pensiones de Los Ángeles están preparando cartas de preocupación

Tres pensiones planean hablar de sus preocupaciones con una inversión por Saybrook Capital en Total Transportation Services Inc, una compañía de transportación y logística que una división laboral de California encontró que mal clasifico a choferes como contratistas independientes en vez de empleados.

En Oct. 21 el Sistema de Pensión de los Empleados de Los Ángeles le dijo a su personal de inversiones a escribir una carta a Saybrook Capital que le pidiera a la compañía de inversión privada que "actuara legalmente" con respecto a la disputa laboral, la comisionada de LACERS, Elizabeth Greenwood le dijo a Buyouts. La carta es para ser considerada por la mesa ejecutiva completa en otra fecha.

"Lo que nos preocupa es que usted maneja su negocio legalmente, éticamente y que usted produce un retorno", dijo Greenwood, describiendo el tenor de la carta de propuesta a Saybrook capital. "Cuando se trata de que usted puede no haber logrado su negocio legal o éticamente, y que podría afectar a la rentabilidad, usted tiene nuestra atención." LACERS comprometió US \$ 8 millones a Saybrook Capital de \$ 350 millones, del 2008 del fondo de vendimia, destinados a inversiones en las empresas del mercado medio que presentan complejidades operacionales o financieros.

Saybrook Capital utilizo el fondo para recapitalizar a TTSI con sede en Rancho Dominguez desde el 2011. El ejecutivo de Saybrook Jonathan Rosenthal preside la junta directiva de la empresa, de acuerdo con su perfil de LinkedIn. No está claro si los ejecutivos de la empresa tienen un papel activo en la gestión del día a día de TTSI.

TTSI renta los camiones propiedad de la empresa a los choferes, que firman acuerdos de contratistas independientes. Los choferes utilizan sus camiones alquilados para el transporte de contenedores de carga en nombre de los clientes de TTSI. La compañía paga los conductores para cada contenedor se mueven, de deducir el costo del combustible, el mantenimiento, el seguro y el registro de sus pagos. Los contratos de renta permiten a los choferes a comprar el camión a la finalización de su contrato.

La disputa con los choferes de camiones se centra en si TTSI utiliza incorrectamente el modelo de contratista independiente. Los choferes sostienen que su relación con TTSI es más como empleado a empleador de contratista independiente a la empresa; por ejemplo, apuntan a una cláusula de contrato de renta en su acuerdo con la empresa que dicen les prohíbe el uso de los camiones alquilados para el transporte de carga para otras empresas de transporte.

Varios choferes presentaron reclamos en este sentido con el Departamento de la División de Cumplimiento de Normas Laborales (DLSE) Relaciones Industriales de California. Desde febrero de 2013, la DLSE ha fallado en contra de TTSI en 17 casos, la adjudicación de más de \$ 1.2 millones en la forma de salarios no pagados, los reembolsos por los gastos pagados por los trabajadores, y el interés, la portavoz Jules Bernstein le dijo a Buyouts en un correo electrónico. A partir de principios de octubre, TTSI aún enfrenta unos 40 reclamos de salarios y horas activas en el ámbito estatal, aunque algunos de los que pueden ser despedidos.

En una carta enviada a las autoridades de Los Ángeles y los inversores de Saybrook Capital, TTSI caracteriza las reivindicaciones como "nada más que un intento continuo de sindicalizarse contratistas independientes" y dijo que los organizadores están tratando de "desacreditar la reputación estelar TTSI ha construido durante los últimos 20 años en los negocios "mediante la participación con socios limitados de Saybrook.

Preocupaciones de LP

La disputa cada vez más caro entre TTSI y sus camioneros parece tener LACERS y los de Los Ángeles de bomberos y policía Pensiones preocupados.

"Por lo general no nos involucramos," Ray Ciranna, gerente general de Los Ángeles de Fuego y Pensiones de la Policía, dijo a bajas voluntarias. El sistema de pensiones comprometió US \$ 5 millones para el fondo de Saybrook Capital en 2008 y los planes para redactar una carta explicando sus motivos de preocupación. "Nuestra preocupación es que en realidad no queremos perder dinero", dijo Ciranna.

Sistema de Retiro de los Empleados Públicos de California también está examinando la participación de Saybrook en TTSI. CalPERS comprometió US \$ 19,8 millones del fondo Saybrook través de un programa de gestores

emergentes a cargo del asesor GCM Grosvenor.

El 18 de agosto, el comité de inversiones de CalPERS escucho a Alejandro Paz describir su experiencia como chofer de TTSI durante un período asignado para comentarios del público. Después de las declaraciones de Paz, presidente de la Comisión de Inversiones Henry Jones dijo que iba a pedir al personal CalPERS para investigar el asunto.

"Nuestro personal, así como nuestro asesor fondo-de-fondos que gestiona la estrategia de Saybrook, están participando en este asunto," dijo el portavoz de CalPERS Joe dijo DeAnda bajas voluntarias.

El fondo de debut de Saybrook Capital había anotado una tasa interna de retorno de 16,7 por ciento y la inversión múltiple 1.4x al 31 de marzo, de acuerdo con CalPERS.

Los ejecutivos de Saybrook capital y TTSI no respondieron a las solicitudes de comentarios. Abogados nombrados como representantes TTSI no respondió a una solicitud de comentarios.

Un Contratista Independiente

Los ex choferes de TTSI, entre ellos varios miembros de la Hermandad Internacional de Camioneros, alegan que la compañía tomó deducciones indebidas de sus pagos. También acusan a la empresa de tomar represalias cuando presentaron reclamaciones con el DLSE.

Paz no era dueño de un camión cuando comenzó a trabajar para TTSI en 2009, así que él alquiló un vehículo propiedad de la empresa por aproximadamente \$ 1.600 por mes, dijo a bajas voluntarias. El contrato de arrendamiento, que incluía una cláusula que especifique su condición de contratista independiente, también lo hizo responsable de seguros y de registro de los costos de la camioneta, así como los costes de mantenimiento y de combustible, de acuerdo con un contrato de arrendamiento TTSI proporcionada por una organización laboral que representa a los camioneros .

"Una vez que me di cuenta de lo que me había metido, me puse a ver algunas señales de alerta", dijo Paz. "Tuve que mantener el camión, y luego todos los gastos estaban sobre mí."

Los choferes tuvieron que transportar la carga suficiente para ganar \$ 1,500 en pagos de TTSI con el fin de despejar \$ 300 a \$ 400 por semana después de las deducciones, Mario Márquez, un ex chofer de TTSI, dijo a Buyouts. Si lo hace, se hizo más difícil al enviar el tráfico en los puertos del sur de California ralentizado, y menos carga transportable estaba disponible.

En junio de 2013, Paz presentó una demanda con la DLSE diciendo que TTSI lo mal clasificado como un contratista independiente y que tenía derecho a aproximadamente 159,000 dólares en deducciones ilegales (incluyendo el pago de arrendamiento) y gastos. Más tarde ese año, Paz dijo que el presidente de TTSI, Director Ejecutivo y Co-fundador Víctor La Rosa, le pidió que la posibilidad de retirar la denuncia.

Después de Paz se negó: "Eso es cuando las cosas empezaron a ponerse mal", dijo.

Paz se basó en TTSI le enviará a lances específicos. Después de que se presentaron reclamaciones con el DLSE, tanto Paz y Márquez alegan que los despachadores TTSI cambiaron sus turnos y les asignan a las cargas, lo que limitó el número de contenedores que podrían transportar en un período de pago de movimiento más lento.

Juicio a Favors de Choferes

El DLSE escuchó el caso de Paz el 20 de mayo de 2014.

De acuerdo con una "Orden, Decisión o Premio" documento proporcionado por una organización laboral que ayudó Paz, TTSI afirmó que Paz era un contratista independiente "que participan en su propio negocio de camiones de conducción" que podría conducir a otras empresas. TTSI caracteriza su negocio como el de

intermediario entre los conductores independientes y clientes y que no tenía control sobre la manera en que Paz entregó carga.

Paz sostuvo que TTSI dictaba que las cargas se arrastró, las tasas a las que se compensan, y las deducciones tomadas de su compensación más característicos, según él, de una relación de empleado-empleador. "El camión está bajo el nombre de TTSI. El registro se encuentra bajo el nombre de TTSI. El cliente está bajo el nombre de TTSI. Yo no negociar nada ", dijo Paz bajas voluntarias.

El 24 de mayo, Paz recibió una carta de TTSI que dijo que su contrato había sido rescindido. Una carta de despido firmada por La Rosa cita el testimonio de Paz frente a la DLSE, en el que sostenía que él no era un contratista independiente, como la razón de su despido.

"Sus declaraciones, hechas bajo juramento, que no es un contratista independiente como usted había representado anteriormente por la firma del acuerdo constituirá un incumplimiento sustancial del Acuerdo de Contratista Independiente", de acuerdo a una copia de la carta mostrada a bajas voluntarias.

En agosto, el DLSE falló a favor de la Paz, señalando que TTSI no pudo probar que había sido un contratista independiente y que la compañía controlada "todos los aspectos significativos de la relación comercial", incluyendo la tasa de compensación, el horario, el lugar y la entrega de de carga, así como el cumplimiento con las leyes, normas y reglamentos.

El DLSE le Paz aproximadamente \$ 50,000 en su decisión, incluyendo aproximadamente \$ 18.000 a reembolsar las deducciones a su compensación, 26,300 dólares para el combustible de camiones y \$ 5,100 en intereses. El DLSE no consideró pago de arrendamiento de Paz para ser una

deducción y excluye ese total de la adjudicación.

TTSI apeló la decisión de consejo del Departamento de Relaciones Industriales de apelar, Paz dijo a bajas voluntarias. Hasta la fecha, no ha recibido ningún pago relacionado con el premio.