



CONTACTO: Relaciones con los inversores
404-715-2170
InvestorRelations@delta.com

Comunicaciones corporativas
404-715-2554
Media@delta.com

Delta Air Lines anuncia los resultados financieros del trimestre de junio de 2021

Ingresos antes de impuestos GAAP del trimestre de junio de 2021 de 776 millones de dólares y ganancias por acción de 1,02 dólares sobre ingresos totales de 7,1 mil millones de dólares.

Pérdida antes de impuestos ajustada del trimestre de junio de 2021 de 881 millones de dólares y pérdida ajustada por acción de 1,07 dólares sobre ingresos operativos ajustados de 6,3 mil millones de dólares.

Con un entorno de demanda en mejora, logramos un sólido beneficio antes de impuestos en el mes de junio y recientemente se anunció la oportuna incorporación de siete A350 y 29 737-900ER a nuestra flota.

ATLANTA, 14 de julio de 2021 – Delta Air Lines (NYSE:DAL) reportó los resultados financieros para el trimestre de junio de 2021 y proporcionó su perspectiva para el trimestre de septiembre de 2021. Los aspectos más destacados de los resultados del trimestre de junio de 2021, incluyendo tanto GAAP como métricas ajustadas, se encuentran en la página seis y se incorporan aquí.

“Con los mejores empleados y operaciones en la industria y un entorno de demanda acelerada, logramos hitos importantes en el trimestre, incluida una sólida ganancia antes de impuestos en el mes de junio, flujo de efectivo libre positivo para el trimestre de junio, y nuestra gente y nuestra marca siendo reconocida con el primer lugar en el *Estudio de Aerolíneas JD Power 2021*”, expresó Ed Bastian, director ejecutivo de Delta. “De cara al futuro, estamos aprovechando el poder de nuestra marca diferenciada y las ventajas competitivas resilientes para impulsar una rentabilidad sostenible en la segunda mitad de 2021 y permitir la creación de valor a largo plazo”.

“Los viajes de placer nacionales se recuperaron por completo a los niveles de 2019 y hay signos alentadores de mejora en los viajes de negocios e internacionales. Con la recuperación cobrando impulso, estamos haciendo inversiones para respaldar nuestra operación líder en la industria. También estamos adquiriendo aviones de manera oportuna y creando flexibilidad al alza para acelerar la restauración de nuestra capacidad en 2022 y posterior de una manera disciplinada por el capital”, comentó.

Resultados financieros del trimestre de junio

- La pérdida antes de impuestos ajustada de 881 millones de dólares excluye 1,5 mil millones de dólares de beneficios relacionados con la primera y segunda extensión del programa de soporte de nómina (PSP2 y PSP3, respectivamente) y los ajustes de valor de mercado en nuestras inversiones.
- Los ingresos operativos ajustados de 6,3 mil millones de dólares, que excluyen las ventas de refinerías, disminuyeron un 49 por ciento en un 39 por ciento menos de capacidad vendible (ver Nota A) en comparación con el trimestre de junio de 2019.
- El gasto operativo total, que incluye 1,5 mil millones de dólares de beneficios relacionados con PSP2 y PSP3, disminuyó 4,1 mil millones de dólares en relación con el trimestre de junio de 2019. Ajustado por el beneficio relacionado con los programas de PSP y las ventas de refinerías de terceros, el gasto operativo total disminuyó 3,3 mil millones de dólares o 32 por ciento en el trimestre de junio de 2021 en oposición al período comparable de 2019.
- Se generaron 1,9 mil millones de dólares de flujo de efectivo operativo, 1,5 mil millones de dólares de flujo de efectivo libre y 195 millones de dólares de flujo de efectivo libre, ajustados en el trimestre de junio.
- Al final del trimestre de junio, la compañía tenía 17,8 mil millones de dólares en liquidez, incluyendo efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones a corto plazo y líneas de crédito renovables no utilizadas. La compañía tenía una deuda total y obligaciones de arrendamiento financiero de 29,1 mil millones de dólares con una deuda neta ajustada de 18,3 mil millones de dólares.

Perspectivas del trimestre de septiembre de 2021

	3Q21 Forecast
Capacity ¹	Down 28% - 30%
Total Revenue ^{1, 2}	Down 30% - 35%
Fuel Price (\$/gal) ²	\$2.05 - \$2.15
CASM-Ex ^{1, 2}	Up 11% - 14%
Capital Expenditures	~\$800 million
Adjusted Net Debt ²	~\$19.0 billion

¹ Compared to September quarter 2019

² Non-GAAP measure

Entorno de ingresos

"Con la ascendente demanda de viajes aéreos y la creciente afinidad por los mejores productos de Delta, los ingresos operativos ajustados del trimestre de junio mejoraron un 76 por ciento con respecto al trimestre de marzo. El aumento de la participación del cliente es evidente con el gasto en la tarjeta de crédito de marca compartida de American Express que ya superó los niveles de 2019 y un número récord de nuevos clientes que se registraron en cuentas *SkyMiles* durante el mes de junio", expresó Glen Hauenstein, presidente de Delta. "Estoy emocionado de ver que este impulso continuará en el trimestre de septiembre a medida que los viajes de negocios se recuperan y los mercados internacionales continúan reabriéndose".

"Tenemos la mejor red doméstica y global de la industria, una flota cada vez más eficiente y simplificada, un producto desmercantilizado, una marca altamente valorada y los mejores empleados de la industria", continuó Hauenstein. "Combinado con nuestra estructura de costos más eficiente, estamos en el camino de mejorar los márgenes prepandémicos y generar un flujo de efectivo libre sostenible".

Los ingresos operativos ajustados de 6,3 mil millones de dólares para el trimestre de junio mejoraron un 76 por ciento con respecto al trimestre de marzo de 2021. En comparación con el mismo período de 2019, los ingresos operativos ajustados disminuyeron un 49 por ciento, una mejora con respecto a la actualización de la guía de la compañía en junio de entre un 50 y un 52 por ciento. Los ingresos por pasajeros disminuyeron un 53 por ciento en el trimestre de junio de 2021 en comparación con el trimestre de junio de 2019 debido a una capacidad programada un 32 por ciento menor y una capacidad vendible un 39 por ciento menor, que incluyó el bloqueo del asiento del medio hasta el mes de abril de 2021.

Los ingresos unitarios totales, ajustados, fueron un 45,4 por ciento más altos que el trimestre de marzo de 2021, ya que los ingresos operativos ajustados crecieron un 76 por ciento con un aumento del 21 por ciento en la capacidad programada durante el mismo período. En comparación con el trimestre de marzo de 2021, los rendimientos del sistema mejoraron un 4,8 por ciento y los factores de carga mejoraron 24 puntos.

Aspectos destacados relacionados con los ingresos:

- **Curva de reservas normalizada a medida que los clientes hicieron planes de viaje futuros:** las ventas en efectivo netas diarias promedio, definidas como boletos comprados menos boletos reembolsados, se duplicaron en comparación con el trimestre de marzo y fueron un 20 por ciento más altos que nuestro pronóstico interno inicial. Para el mes de junio, nuestras ventas en efectivo netas promedio diarias se restablecieron en un 70 por ciento a los niveles de 2019 y aproximadamente 10 puntos antes de la recuperación de ingresos a medida que los consumidores continúan haciendo planes de viaje futuros.
- **Las cabinas premium superaron a la cabina principal donde la demanda es más fuerte:** los ingresos domésticos premium y de corta distancia en Latinoamérica superaron la recuperación de ingresos de la cabina principal en 5 a 10 puntos durante el trimestre. Se espera que esta recuperación se refleje a nivel del sistema a medida que los ingresos premium en otras entidades continúen mejorando con el regreso de los viajes de negocios y los viajes internacionales a gran escala.

- **El ritmo de recuperación corporativa se aceleró durante el trimestre:** los volúmenes corporativos experimentaron una mejora constante durante el trimestre, duplicándose del 20 por ciento recuperado en marzo al 40 por ciento recuperado en junio, impulsado por mayores tasas de vacunación, la reapertura de oficinas y mejoras en la demanda en mercados de negocios de relevancia como Nueva York y Boston.
- **Los ingresos no relacionados con boletos demostraron resiliencia:** los ingresos no relacionados con boletos continuaron demostrando resiliencia, con un aumento de los ingresos de carga del 35 por ciento en comparación con el trimestre de junio de 2019 y los ingresos totales por fidelidad un 30 por ciento, una mejora del 17 por ciento y 43 por ciento con respecto al trimestre de marzo de 2021, respectivamente.
- **La remuneración de American Express volvió a los niveles de 2019 en junio:** la remuneración de American Express en el trimestre se recuperó en más del 90 por ciento en comparación con los niveles del trimestre de junio de 2019, ya que el gasto en tarjetas de marca compartida superó los niveles de 2019, mientras que las adquisiciones de tarjetas de marca compartida se recuperaron casi por completo. Para el mes de junio, la remuneración superó los niveles de 2019 y se espera que se mantenga en o por encima de los niveles de 2019 en el segundo semestre.

Costo de rendimiento

“El desempeño de costos en el primer semestre del año fue sólido ya que continuamos restaurando el negocio de manera eficiente. Se espera que el CASM (Costo total por milla de asiento disponible, según sus siglas en inglés) sin combustible del trimestre de septiembre esté entre un 11 y un 14 por ciento por encima del mismo período en 2019, ya que el entorno de demanda que mejora significativamente está impulsando algunas presiones de costos bienvenidas con un aumento en los costos relacionados a la reconstrucción y la venta”, comentó Gary Chase, codirector financiero interino de Delta. “A medida que continuamos aprovechando la restauración de nuestra red, seguimos en el camino de lograr CASM sin combustible por debajo de los niveles de 2019 para el cuarto trimestre”, dijo.

El gasto operativo ajustado total para el trimestre de junio disminuyó 3,3 mil millones de dólares excluyendo 1,5 mil millones de dólares en beneficios de PSP2 y PSP3. El rendimiento de los gastos se vio impulsado por una reducción de 811 millones de dólares, o 36 por ciento, en el gasto de combustible, ajustado frente al trimestre de junio de 2019, una reducción del 34 por ciento en los gastos de mantenimiento y menores gastos relacionados con el volumen y los ingresos. Los salarios y los costos relacionados y la participación en las ganancias de 2,3 mil millones de dólares disminuyeron un 31 por ciento en comparación con el trimestre de junio de 2019.

La eficiencia de combustible (ver Nota A) mejoró 7,1 por ciento en el trimestre de junio en comparación con el mismo período en 2019, con casi cinco puntos de mejora como resultado de los esfuerzos de renovación de nuestra flota, con la mejora restante de naturaleza temporal debido a la reducción de la congestión del aeropuerto y factores de carga más bajos. El precio del combustible ajustado de 2,12 dólares por galón aumentó un 11,1 por ciento en comparación con el trimestre de marzo de 2021 y fue superior a la guía inicial en abril sobre el aumento de los precios de mercado y las pérdidas en la refinería equivalentes a 23 centavos de dólar por galón.

CASM, ajustado, aumentó un 0,5 por ciento en comparación con el trimestre de junio de 2019. CASM-Ex fue un 9 por ciento más alto que el trimestre de junio de 2019 con un 32 por ciento menos de capacidad. La compañía vio cuatro puntos de presión CASM-Ex relacionados con los gastos de reconstrucción, incluido el mantenimiento acelerado, la capacitación y la contratación para prepararse para los vuelos del verano de 2022 en el hemisferio norte. Además, la compañía tomó la decisión de recompensar a los empleados por ganar el premio *J.D. Power Award* a la Aerolínea Número 1 de América del Norte con pases de viaje, lo que generó 1,3 puntos de gastos CASM-Ex no monetarios en el trimestre. CASM-Ex disminuyó un 12,3 por ciento secuencialmente del apalancamiento operativo en un aumento del 21 por ciento en la capacidad programada y ahorros realizados del crédito fiscal por retención de empleados y reducciones de tarifas de terceros.

Los gastos no operativos para el trimestre de junio disminuyeron 181 millones de dólares en comparación con el trimestre de junio de 2019, impulsados principalmente por las ganancias de valor de mercado en algunas de nuestras inversiones, parcialmente compensadas por mayores gastos por intereses.

Balance, efectivo y liquidez

“La mejora del desempeño financiero y una sólida posición de liquidez nos permiten usar efectivo en el balance general para reducir el apalancamiento y restaurar nuestra flexibilidad financiera”, manifestó Chase. “El fortalecimiento de nuestra base financiera sigue siendo una prioridad principal en Delta a medida que nos posicionamos para el futuro y brindamos valor a nuestros propietarios”, dijo.

Al final del trimestre de junio, la compañía tenía una deuda total y obligaciones de arrendamiento financiero de 29,1 mil millones de dólares con una deuda neta ajustada de 18,3 mil millones de dólares, 7,8 mil millones de dólares más que en diciembre de 2019. La deuda total de la compañía tenía una tasa de interés promedio ponderada de 4,3 por ciento al final del trimestre de junio. Además de los vencimientos y amortizaciones normales de casi 875 millones de dólares, la compañía pagó por adelantado aproximadamente 450 millones de dólares en deuda relacionada con aeronaves durante el trimestre.

Como se anunció anteriormente, Delta contribuyó voluntariamente con 1,5 mil millones de dólares a sus planes de pensión durante el trimestre. Para fines de 2021, la compañía espera que los planes estén totalmente financiados sobre la base de la Ley de Protección de Pensiones (PPA) según los términos incluidos en la Ley del Plan de Rescate Estadounidense de 2021 y lograr una financiación GAAP del 90 por ciento. Con este nivel de financiamiento, se espera que los rendimientos de las inversiones satisfagan los pagos de beneficios futuros, lo que la compañía cree que eliminará cualquier necesidad de contribuciones en efectivo importantes a los planes de pensiones en el futuro. Con los planes congelados para nuevos participantes, Delta comenzó a reducir el riesgo de inversión de los planes durante el trimestre para proteger el estado financiado.

Desde octubre de 2020, Delta ha reducido sus obligaciones financieras en 11 mil millones de dólares, liberando 6 mil millones de dólares en garantía y generando 500 millones de dólares en ahorros anuales en pensiones e intereses.

El efectivo generado por las operaciones durante el trimestre fue de 1,9 mil millones de dólares, incluido el beneficio de los programas de apoyo a la nómina. El flujo de efectivo libre fue de 1,5 mil millones de dólares, con flujo de efectivo libre, ajustado, de 195 millones de dólares para el trimestre. Con la demanda de viajes de los consumidores regresando a un ritmo acelerado, la responsabilidad por tráfico aéreo de la compañía aumentó aproximadamente 1,5 mil millones de dólares de un trimestre a otro a 6,9 mil millones de dólares, aproximadamente 300 millones de dólares más que en el trimestre de junio de 2019. Los créditos de viaje representan el 35 por ciento de la responsabilidad por el tráfico aéreo y aproximadamente el cinco por ciento de las reservas diarias promedio.

Delta terminó el trimestre de junio con 17,8 mil millones de dólares en liquidez, incluidos 2,6 mil millones de dólares en capacidad de línea de crédito no utilizada.

Adquisición de aeronaves

La compañía anunció recientemente que agregará siete A350 y 29 aviones 737-900ER usados a su flota. Esto sigue al anuncio en abril de ejercer 25 opciones de A321neo. Los A350 y 737-900ER entrarán en servicio durante los próximos 24 meses, a partir del verano de 2022 en el hemisferio norte. Estas decisiones de flota se alinean con la estrategia de renovación de la flota e impulsarán los costos unitarios mejorados en el futuro al reemplazar aviones más antiguos y menos eficientes. La compañía arrendará los siete A350 y adquirirá los 29 737-900ER, lo que generará un gasto de capital progresivo de aproximadamente 700 millones de dólares en la segunda mitad de este año. La compañía ahora anticipa un gasto de capital bruto total para todo el año 2021 de aproximadamente 3,2 mil millones de dólares.

Otros aspectos destacados del trimestre de junio

Cultura y gente

- Se alcanzó el puesto número 1 en el *Estudio de Aerolíneas de América del Norte en 2021* de J.D. Power sobre la satisfacción del cliente, lo que subraya el profesionalismo, el cuidado y la humanidad que la gente

de Delta brindó durante uno de los períodos más desafiantes para los viajes aéreos en la historia moderna.

- La compañía fue distinguida con el premio *Employees' Choice* de Glassdoor para los 10 Principales CEO de 2021. El CEO Ed Bastian recibió una calificación de aprobación del 97 por ciento.
- Se obtuvo un reconocimiento por parte de Disability:IN y la Asociación Estadounidense de Personas con Discapacidades como el "Mejor Lugar para Trabajar para la Inclusión de Personas con Discapacidad" por sexto año consecutivo.
- De acuerdo con nuestra prioridad clave de proteger a los empleados, se vacunó a más del 70 por ciento de los empleados al 30 de junio de 2021, lo que permitió a la compañía reabrir completamente su sede en junio.
- Se realizó una asociación con Georgia para albergar el sitio de vacunación COVID más grande del estado, apoyando así los esfuerzos de vacunación del estado.
- Se aceleró la financiación de los planes de pensión con 1,5 mil millones de dólares en contribuciones voluntarias en el trimestre de junio, que ahora se espera esté totalmente financiado sobre una base de PPA para fin de año.
- Se obtuvo un reconocimiento como patrocinador corporativo de donación de sangre número uno por parte de la Cruz Roja Americana por cuarto año consecutivo.
- La compañía fue nombrada por cuarto año consecutivo en *Civic 50*, una iniciativa de Points of Light, que reconoce a las 50 empresas más comprometidas con la comunidad en la nación.

Experiencia y fidelidad del cliente

- Se gestionó una operación líder en la industria, ocupando el puesto número 1 entre nuestros pares competitivos en todas las métricas operativas clave, incluido el factor de finalización y el desempeño a tiempo para el mes de junio y el año hasta la fecha.
- Se logró un récord histórico para las inscripciones de nuevos miembros de SkyMiles en el mes de junio, superando el récord anterior establecido en julio de 2019. Las nuevas adquisiciones de tarjetas de crédito de marca compartida mejoraron más del 75 por ciento secuencialmente y se recuperaron casi al 90 por ciento según los niveles del trimestre de junio de 2019.
- Se reintrodujo el servicio de alimentos y bebidas a bordo, con los chefs de Los Ángeles, Jon Shook y Vinny Dotolo, encabezando el regreso de comidas frescas a las cabinas nacionales premium de Delta.
- Se anunció la reapertura de la red completa de salones *Sky Club* de Delta en julio y el regreso gradual de las opciones exclusivas de comida caliente en los salones.
- Se inauguró el Delta Sky Club más nuevo en Fort Lauderdale y se abrió un Delta Sky Club *pop-up* en Anchorage para respaldar el servicio en aumento de Delta al mercado.
- Se continuó acelerando la expansión y las mejoras en los centros de conectividad clave, incluidos LAX y LGA, donde se espera que se abran nuevas oficinas centrales a principios de 2022.
- Se puso en servicio el primer A321 equipado con Viasat, que ofrece conectividad de alta velocidad y calidad de transmisión. Es el primero de más de 300 aviones cuya instalación está prevista para 2021.
- Se anunciaron nuevas rutas en respuesta a la creciente demanda de viajes, que incluyen:
 - Servicio sin escalas a Dubrovnik desde Nueva York-JFK, un mercado en el que Delta no prestaba servicio anteriormente.
 - Servicio sin escalas a Seúl desde Portland.
 - Servicio sin escalas hacia Atenas desde Boston.
 - Servicio sin escalas a Reykjavik desde Boston.
- Se anunció *Delta FlyReady*, una solución de salud digital creada para ayudar con los requisitos de ingreso internacionales.

Medioambiente, social y gobernanza

- Se alcanzó una mejora del 7,1 por ciento en la eficiencia del combustible durante el trimestre de junio de 2021 en comparación con el trimestre de junio de 2019.
- Se continuó con la aceleración de esfuerzos en la renovación de la flota, lo que impulsa una mejor eficiencia de combustible, con el reciente anuncio de la adición de 29 737-900ER y siete A350 junto con el ejercicio de 25 opciones de A321neo anunciadas en abril de 2021.
- Se realizó una colaboración continua con una lista cada vez mayor de empresas de gestión de viajes y socios corporativos para comprar combustible de aviación sostenible, lo cual es una palanca de importancia crítica en el compromiso *Flight to Net Zero* de Delta.

- Se publicó el [Reporte ESG](#) inaugural de Delta en mayo, que amplía los reportes de Responsabilidad Corporativa emitidos en el pasado, brindados por los reportes estándar del Consejo de Normas de Contabilidad en Sostenibilidad y el marco establecido por el Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima.
- Se ha realizado un compromiso en informar el progreso de Delta en el objetivo de neutralidad de carbono anual de la aerolínea mientras se planifica evaluar de cerca el marco de la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia para la aviación.
- Se han concretado alianzas para ayudar a impulsar la equidad y la responsabilidad mediante la expansión de una asociación con Operation Hope, apoyando su iniciativa *One Million Black Business and Entrepreneur* y sus programas internos de alfabetización y bienestar financiero.
- Se aceptó el papel de liderazgo de la ciudad de Atlanta en los esfuerzos generales de la coalición *OneTen* para reclutar, contratar, capacitar y promover a 1 millón de afroamericanos durante los próximos 10 años, manteniendo empleos con oportunidades de crecimiento.
- Se lanzó una experiencia mejorada de capacitación en inclusión con casi 51 000 empleados que han completado al menos una de las cuatro clases de capacitación de DEI (Diversidad, equidad e inclusión, según sus siglas en inglés).

Programa de apoyo a la nómina / Contabilidad de subvenciones del gobierno

En el trimestre de junio de 2021, los 1,1 mil millones de dólares restantes de PSP2 y los 356 millones de dólares de PSP3 se reconocieron como un contra-gasto, que se refleja como “reconocimiento de subvención del gobierno” en los Estados Consolidados de Operaciones. Se espera que los fondos restantes de PSP3 se reconozcan en la segunda mitad de 2021.

Resultados del trimestre de junio

Los resultados del trimestre de junio se han ajustado principalmente por el reconocimiento de la subvención del gobierno, las ganancias no realizadas en inversiones y las ventas de refinerías de terceros como se describe en las conciliaciones en la Nota B.

(\$ in millions except per share and unit costs)	GAAP		\$ Change	% Change
	2Q21	2Q19		
Pre-tax income	776	1,907	(1,131)	(59)%
Net income	652	1,443	(791)	(55) %
Diluted earnings per share	1.02	2.21	(1.19)	(54)%
Operating revenue	7,126	12,536	(5,410)	(43) %
Total revenue per available seat mile (TRASM) (cents)	14.68	17.47	(2.79)	(16)%
Operating cash flow	1,866	3,268	(1,402)	(43) %
Operating expense	6,310	10,408	(4,098)	(39)%
Total debt and finance lease obligations	29,051	9,990	19,061	NM
Cost per available seat mile (CASM) (cents)	13.00	14.51	(1.51)	(10)%
Fuel expense	1,487	2,291	(804)	(35) %
Average fuel price per gallon	2.16	2.08	0.08	4 %

(\$ in millions except per share and unit costs)	Adjusted		\$ Change	% Change
	2Q21	2Q19		
Pre-tax (loss)/income	(881)	1,998	(2,879)	NM
Net (loss)/income	(678)	1,533	(2,211)	NM
(Loss)/diluted earnings per share	(1.07)	2.35	(3.42)	NM
Operating revenue	6,349	12,448	(6,099)	(49) %
TRASM, adjusted (cents)	13.08	17.35	(4.27)	(25) %
Free cash flow, adjusted	195	2,175	(1,980)	(91) %
Operating expense	7,005	10,308	(3,303)	(32)%
Adjusted net debt	18,282	9,347	8,935	96 %
CASM, adjusted (cents)	14.43	14.37	0.07	0.5 %
Consolidated unit cost (CASM-Ex) (cents)	11.42	10.47	0.94	9 %
Fuel expense	1,463	2,274	(811)	(36)%
Average fuel price per gallon	2.12	2.07	0.05	2 %

Acerca de Delta Air Lines. En un mundo que prospera con la conexión, nadie conecta mejor al mundo que Delta Air Lines (NYSE: DAL). Impulsada por su gente en todo el mundo, Delta es la aerolínea mundial líder de EE. UU. en seguridad, innovación, confiabilidad y experiencia del cliente. Delta fue nombrada por J.D. Power & Associates como la aerolínea número uno en su Estudio de Satisfacción de América del Norte de 2021, un reconocimiento a su liderazgo en la industria de aerolíneas durante una década por su excelencia operativa y premiado servicio al cliente.

Delta es una empresa impulsada por valores con la misión de conectar a las personas y las culturas globales, esforzándose por fomentar el entendimiento en un mundo diverso. Delta es la primera aerolínea que se compromete a convertirse en carbono neutral a nivel mundial al centrarse en la reducción y eliminación de carbono, la participación de las partes interesadas y la formación de coaliciones. La visión a largo plazo de Delta es la aviación de impacto cero: viajes aéreos que no dañan el medio ambiente directa o indirectamente a través de emisiones de gases de efecto invernadero, ruido, generación de desechos u otros impactos ambientales. Su gente está comprometida con estos valores al tiempo que lidera el camino para garantizar viajes seguros, confiables y cómodos.

Declaraciones prospectivas

Las declaraciones en este comunicado de prensa que no son hechos históricos, incluidas las declaraciones sobre nuestras estimaciones, expectativas, creencias, intenciones, proyecciones, objetivos, aspiraciones, compromisos o estrategias para el futuro, deben ser consideradas "declaraciones prospectivas" bajo la Ley de Valores de 1933, según enmienda, la Ley de Bolsa de Valores de 1934, según enmienda, y la Ley de Reforma de los Litigios sobre Valores Privados de 1995. Tales declaraciones no son garantías ni resultados prometidos y no deben interpretarse como tales. Todas las declaraciones prospectivas implican una serie de riesgos e incertidumbres que podrían causar que los resultados reales difieran materialmente de las estimaciones, expectativas, creencias, intenciones, proyecciones, objetivos, aspiraciones, compromisos y estrategias reflejadas o sugeridas por las declaraciones prospectivas. Estos riesgos e incertidumbres incluyen, pero no están limitados a, el efecto material adverso que la pandemia de COVID-19 está teniendo en nuestro negocio; el impacto de incurrir en una deuda significativa en respuesta a la pandemia; la imposibilidad de cumplir los convenios financieros y de otro tipo en nuestros acuerdos de financiamiento; los posibles efectos de accidentes que involucran nuestras aeronaves; infracciones o fallas de seguridad en nuestros sistemas de tecnología de la información; infracciones o fallas de seguridad de los sistemas tecnológicos de los que dependemos; interrupciones en nuestra infraestructura de tecnología de la información; nuestra dependencia de la tecnología en nuestras operaciones; nuestras relaciones comerciales con aerolíneas en otras partes del mundo y las inversiones que tenemos en algunas de esas aerolíneas; los efectos de una interrupción significativa en las operaciones o el desempeño de terceros de los que dependemos; incapacidad para percatarnos del valor total de los activos intangibles o de larga duración; cuestiones laborales; los efectos del clima, los desastres naturales y la estacionalidad en nuestro negocio; el costo del combustible de aeronaves; la disponibilidad de combustible para aeronaves; incumplimiento o incapacidad del seguro para cubrir una responsabilidad significativa en la refinería Monroe, en Trainer; el impacto de la regulación ambiental en la refinería Trainer, incluidos los costos relacionados con las regulaciones estándar de combustibles renovables; nuestra capacidad para retener a la alta gerencia, a empleados clave y a nuestra cultura; daño significativo a nuestra reputación y marca, incluida la exposición a publicidad adversa de importancia; los efectos de ataques terroristas o conflictos geopolíticos; condiciones competitivas en la industria de las aerolíneas; interrupciones o disrupciones en el servicio en los principales aeropuertos en los que operamos o problemas importantes asociados con los tipos de aeronaves o motores que operamos; los efectos de una extensa regulación gubernamental en nuestro negocio; el impacto de la regulación medioambiental y los riesgos del cambio climático en nuestro negocio y condiciones económicas o políticas desfavorables en los mercados en los que operamos.

La información adicional sobre los riesgos e incertidumbres que podrían causar diferencias entre los resultados reales y las declaraciones prospectivas se encuentra en nuestras presentaciones de la Comisión de Bolsa y Valores, incluido nuestro Reporte Anual en el Formulario 10-K para el año fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2020 y nuestro Reporte Trimestral para el período trimestral finalizado el 31 de marzo de 2021. Se debe tener cuidado de no depositar una confianza indebida en nuestras declaraciones prospectivas, que representan nuestros puntos de vista solo a la fecha del presente comunicado de prensa y que no tenemos obligación de actualizar excepto en la medida requerida por la ley.

DELTA AIR LINES, INC.
Estados consolidados de operaciones
(No auditados)

(in millions, except per share data)	Three Months Ended				Six Months Ended			
	June 30,		\$ Change	% Change	June 30,		\$ Change	% Change
2021	2019	2021			2019			
Operating Revenue:								
Passenger	\$ 5,339	\$ 11,368	\$ (6,029)	(53)%	\$ 8,087	\$ 20,622	\$ (12,535)	(61)%
Cargo	251	186	65	35%	466	378	88	23%
Other	1,536	982	554	56%	2,723	2,008	715	36%
Total operating revenue	7,126	12,536	(5,410)	(43)%	11,276	23,008	(11,732)	(51)%
Operating Expense:								
Salaries and related costs	2,328	2,847	(519)	(18)%	4,530	5,579	(1,049)	(19)%
Aircraft fuel and related taxes	1,487	2,291	(804)	(35)%	2,504	4,269	(1,765)	(41)%
Ancillary businesses and refinery	939	316	623	NM	1,645	667	978	NM
Contracted services	570	731	(161)	(22)%	1,089	1,440	(351)	(24)%
Depreciation and amortization	501	713	(212)	(30)%	993	1,328	(335)	(25)%
Landing fees and other rents	460	548	(88)	(16)%	953	1,072	(119)	(11)%
Regional carrier expense	403	542	(139)	(26)%	804	1,079	(275)	(25)%
Aircraft maintenance materials and outside repairs	287	434	(147)	(34)%	581	910	(329)	(36)%
Passenger commissions and other selling expenses	222	597	(375)	(63)%	332	1,071	(739)	(69)%
Passenger service	175	340	(165)	(49)%	294	628	(334)	(53)%
Aircraft rent	104	107	(3)	(3)%	208	209	(1)	—%
Restructuring charges	8	—	8	NM	(36)	—	(36)	NM
Government grant recognition	(1,504)	—	(1,504)	NM	(2,689)	—	(2,689)	NM
Profit sharing	—	518	(518)	(100)%	—	739	(739)	(100)%
Other	330	424	(94)	(22)%	650	869	(219)	(25)%
Total operating expense	6,310	10,408	(4,098)	(39)%	11,858	19,860	(8,002)	(40)%
Operating Income/(Loss)	816	2,128	(1,312)	(62)%	(582)	3,148	(3,730)	NM
Non-Operating Expense:								
Interest expense, net	(338)	(75)	(263)	NM	(700)	(158)	(542)	NM
Impairments and equity method losses	—	(17)	17	(100)%	(54)	(71)	17	(24)%
Gain/(Loss) on investments, net	211	(82)	293	NM	473	18	455	NM
Miscellaneous, net	87	(47)	134	NM	124	(84)	208	NM
Total non-operating expense, net	(40)	(221)	181	(82)%	(157)	(295)	138	(47)%
Income/(Loss) Before Income Taxes	776	1,907	(1,131)	(59)%	(739)	2,853	(3,592)	NM
Income Tax (Provision)/Benefit	(124)	(464)	340	(73)%	214	(680)	894	NM
Net Income/(Loss)	652	1,443	(791)	(55)%	\$ (525)	\$ 2,173	\$ (2,698)	NM
Basic Earnings/(Loss) Per Share	\$ 1.02	\$ 2.22			\$ (0.82)	\$ 3.30		
Diluted Earnings/(Loss) Per Share	\$ 1.02	\$ 2.21			\$ (0.82)	\$ 3.29		
Basic Weighted Average Shares Outstanding	637	650			636	658		
Diluted Weighted Average Shares Outstanding	642	652			636	660		

DELTA AIR LINES, INC.
Ingresos de los pasajeros
(No auditados)

(in millions)	Three Months Ended				Six Months Ended			
	June 30,				June 30,			
	2021	2019	\$ Change	% Change	2021	2019	\$ Change	% Change
Ticket - Main cabin	\$ 2,797	\$ 5,938	\$ (3,141)	(53)%	\$ 4,197	\$ 10,659	\$ (6,462)	(61)%
Ticket - Business cabin and premium products	1,756	4,031	(2,275)	(56)%	2,633	7,298	(4,665)	(64)%
Loyalty travel awards	428	751	(323)	(43)%	669	1,442	(773)	(54)%
Travel-related services	358	648	(290)	(45)%	588	1,223	(635)	(52)%
Total passenger revenue	\$ 5,339	\$ 11,368	\$ (6,029)	(53)%	\$ 8,087	\$ 20,622	\$ (12,535)	(61)%

DELTA AIR LINES, INC.
Otros ingresos
(No auditados)

(in millions)	Three Months Ended				Six Months Ended			
	June 30,				June 30,			
	2021	2019	\$ Change	% Change	2021	2019	\$ Change	% Change
Ancillary businesses and refinery	\$ 962	\$ 330	\$ 632	NM	\$ 1,688	\$ 699	\$ 989	NM
Loyalty program	439	484	(45)	(9)%	807	958	(151)	(16)%
Miscellaneous	135	168	(33)	(20)%	228	351	(123)	(35)%
Total other revenue	\$ 1,536	\$ 982	\$ 554	56%	\$ 2,723	\$ 2,008	\$ 715	36%

DELTA AIR LINES, INC.
Ingresos totales
(No auditados)

Revenue	2Q21 (\$M)	Increase (Decrease) 2Q21 versus 2Q19				
		Change	Unit			
			Revenue	Yield	Capacity	
Domestic	\$ 4,478	(45)%	(32)%	(19)%	(19)%	
Atlantic	288	(85)%	(52)%	(4)%	(68)%	
Latin America	485	(36)%	(31)%	(12)%	(6)%	
Pacific	88	(87)%	(59)%	90%	(67)%	
Total Passenger	\$ 5,339	(53)%	(31)%	(11)%	(32)%	
Cargo Revenue	251	35%				
Other Revenue	1,536	56%				
Total Revenue	\$ 7,126	(43)%	(16)%			
Third Party Refinery Sales	(777)					
Total Revenue, adjusted	\$ 6,349	(49)%	(25)%			

DELTA AIR LINES, INC.
Resumen estadístico
(No auditado)

	Three Months Ended			Six Months Ended		
	June 30,			June 30,		
	2021	2019	Change	2021	2019	Change
Revenue passenger miles (millions)	33,285	63,173	(47) %	51,233	114,790	(55) %
Available seat miles (millions)	48,529	71,754	(32) %	88,647	134,169	(34) %
Passenger mile yield (cents)	16.04	18.00	(11) %	15.79	17.96	(12) %
Passenger revenue per available seat mile (cents)	11.00	15.84	(31) %	9.12	15.37	(41) %
Total revenue per available seat mile (cents)	14.68	17.47	(16) %	12.72	17.15	(26) %
TRASM, adjusted - see Note B (cents)	13.08	17.35	(25) %	11.23	17.01	(34) %
Cost per available seat mile (cents)	13.00	14.51	(10) %	13.38	14.80	(10) %
CASM-Ex - see Note B (cents)	11.42	10.47	9 %	12.14	10.95	11 %
CASM, adjusted - see Note B (cents)	14.43	14.37	0.5 %	14.96	14.65	2 %
Passenger load factor	69 %	88 %	(19) pts	58 %	86 %	(28) pts
Fuel gallons consumed (millions)	690	1,099	(37) %	1,235	2,061	(40) %
Average price per fuel gallon	\$ 2.16	\$ 2.08	4 %	\$ 2.03	\$ 2.07	(2) %
Average price per fuel gallon, adjusted - see Note B	\$ 2.12	\$ 2.07	2 %	\$ 2.03	\$ 2.06	(1) %

DELTA AIR LINES, INC.
Estados consolidados de flujos de efectivo
(No auditados)

(in millions)	Three Months Ended	
	June 30,	
	2021	2019
Cash Flows From Operating Activities:		
Net income	\$ 652	\$ 1,443
Depreciation and amortization	501	713
Pension, postretirement and postemployment payments (greater)/less than expense	(1,651)	(481)
Changes in air traffic liability	1,545	17
Changes in profit sharing	—	518
Deferred government grant recognition	975	—
Changes in balance sheet and other, net	(156)	1,058
Net cash provided by operating activities	1,866	3,268
Cash Flows From Investing Activities:		
Property and equipment additions:		
Flight equipment, including advance refunds/(payments)	(395)	(1,166)
Ground property and equipment, including technology	(366)	(393)
Purchase of short-term investments	(2,427)	—
Redemption of short-term investments	3,123	—
Other, net	91	(3)
Net cash provided by/(used in) investing activities	26	(1,562)
Cash Flows From Financing Activities:		
Proceeds from long-term obligations	977	—
Payments on debt and finance lease obligations	(1,358)	(1,165)
Repurchase of common stock	—	(268)
Cash dividends	—	(229)
Other, net	51	—
Net cash used in financing activities	(330)	(1,662)
Net Increase in Cash, Cash Equivalents and Restricted Cash Equivalents	1,562	44
Cash, cash equivalents and restricted cash equivalents at beginning of period	9,896	2,985
Cash, cash equivalents and restricted cash equivalents at end of period	<u>\$ 11,458</u>	<u>\$ 3,029</u>

The following table provides a reconciliation of cash, cash equivalents and restricted cash reported within the Consolidated Balance Sheets to the total of the same such amounts shown above:

Current assets:		
Cash and cash equivalents	\$ 10,357	\$ 2,009
Restricted cash included in prepaid expenses and other	172	127
Other assets:		
Cash restricted for airport construction	929	893
Total cash, cash equivalents and restricted cash equivalents	<u>\$ 11,458</u>	<u>\$ 3,029</u>

DELTA AIR LINES, INC.
Balances consolidados
(No auditados)

(in millions)	June 30, 2021	December 31, 2020
ASSETS		
Current Assets:		
Cash and cash equivalents	\$ 10,357	\$ 8,307
Short-term investments	4,873	5,789
Accounts receivable, net	2,258	1,396
Fuel inventory	641	377
Expendable parts and supplies inventories, net	364	355
Prepaid expenses and other	1,173	1,180
Total current assets	<u>19,666</u>	<u>17,404</u>
Property and Equipment, Net:		
Property and equipment, net	<u>27,508</u>	<u>26,529</u>
Other Assets:		
Operating lease right-of-use assets	5,653	5,733
Goodwill	9,753	9,753
Identifiable intangibles, net	6,006	6,011
Cash restricted for airport construction	929	1,556
Equity investments	2,143	1,665
Deferred income taxes, net	2,158	1,988
Other noncurrent assets	1,493	1,357
Total other assets	<u>28,135</u>	<u>28,063</u>
Total assets	<u>\$ 75,309</u>	<u>\$ 71,996</u>
LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY		
Current Liabilities:		
Current maturities of debt and finance leases	\$ 2,372	\$ 1,732
Current maturities of operating leases	638	678
Air traffic liability	6,798	4,044
Accounts payable	3,930	2,840
Accrued salaries and related benefits	2,215	2,086
Loyalty program deferred revenue	2,757	1,777
Fuel card obligation	1,100	1,100
Other accrued liabilities	3,763	1,670
Total current liabilities	<u>23,573</u>	<u>15,927</u>
Noncurrent Liabilities:		
Debt and finance leases	26,679	27,425
Noncurrent air traffic liability	140	500
Pension, postretirement and related benefits	8,644	10,630
Loyalty program deferred revenue	4,644	5,405
Noncurrent operating leases	5,633	5,713
Other noncurrent liabilities	4,715	4,862
Total noncurrent liabilities	<u>50,455</u>	<u>54,535</u>
Commitments and Contingencies		
Stockholders' Equity:		
	1,281	1,534
Total liabilities and stockholders' equity	<u>\$ 75,309</u>	<u>\$ 71,996</u>

Nota A: La capacidad programada, también conocida como millas de asiento disponibles o ASM (Available Seat Miles, por sus siglas en inglés) y que históricamente hemos presentado como una medida de capacidad, es igual al número total de asientos disponibles para transportar pasajeros durante un período de informe multiplicado por el número total de millas voladas durante ese período. La capacidad vendible se refiere a las millas de asiento disponibles después de dar efecto a los asientos bloqueados hasta el 30 de abril de 2021. Las métricas de unidades de costos e ingresos en esta versión, incluidas todas las medidas presentadas en el resumen estadístico y en la Nota B, se calculan sobre la base de la capacidad programada. La eficiencia del combustible se refiere al cambio porcentual en la tasa de consumo de combustible período a período, cuya tasa se calcula como los galones de combustible consumidos divididos por los ASM.

Nota B: Las siguientes tablas muestran las conciliaciones de las medidas financieras no GAAP. Las razones por las que Delta usa estas medidas se describen a continuación. Las conciliaciones pueden no calcularse debido al redondeo.

Delta a veces utiliza información ("medidas financieras no GAAP") que se deriva de los estados financieros consolidados, pero que no se presenta de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en los Estados Unidos ("GAAP", Generally Accepted Accounting Principles, por sus siglas en inglés). Según las normas de la Comisión de Bolsa y Valores de Estados Unidos, las medidas financieras que no son GAAP pueden considerarse además de los resultados preparados de acuerdo con los GAAP, pero no deben considerarse un sustituto o superior a los resultados GAAP. Las tablas a continuación muestran las conciliaciones de las medidas financieras no GAAP utilizadas en este comunicado con las medidas financieras GAAP más directamente comparables.

Proyecciones prospectivas. Delta no puede conciliar medidas financieras que no sean GAAP a futuro ya que los elementos de ajuste como los utilizados en las conciliaciones a continuación no se conocerán hasta el final del período y podrían ser significativos.

Ingresos antes de impuestos (pérdida), ingresos netos (pérdida) y ganancias diluidas por acción (pérdida), ajustados. En el período actual, los ingresos antes de impuestos (pérdida), ingresos netos (pérdida) y ganancias diluidas por acción (pérdida), ajustados, excluyen los siguientes elementos directamente relacionados con el impacto de COVID-19 y nuestra respuesta para la comparabilidad con el período anterior:

Gastos de reestructuración. Durante 2020, registramos cargos de reestructuración, incluidas ciertas acumulaciones, luego de decisiones comerciales estratégicas en respuesta a la pandemia de COVID-19. En el trimestre de junio de 2021, reconocemos 8 millones de dólares de ajustes a algunos de esos cargos de reestructuración, que representan cambios en nuestras estimaciones.

Reconocimiento de subvenciones gubernamentales. Reconocemos 1,5 mil millones de dólares de los ingresos de la subvención de las extensiones del programa de apoyo a la nómina como contra-gasto durante el trimestre de junio de 2021. Reconocemos los ingresos de la subvención como contra-gasto en función de los períodos en los que los fondos están destinados a compensar y esperamos utilizar todos los ingresos de las extensiones del programa de apoyo a la nómina en la segunda mitad de 2021.

Pérdida por extinción de deuda. Este ajuste se relaciona con la terminación anticipada de una parte de nuestra deuda.

También ajustamos los ingresos antes de impuestos (pérdida), ingresos netos (pérdida) y ganancias diluidas por acción de los siguientes elementos para determinar los ingresos antes de impuestos (pérdida), ingresos netos (pérdida) y ganancias diluidas por acción (pérdida) ajustados por las razones que se describen a continuación. Incluimos el efecto del impuesto sobre la renta de los ajustes al presentar los ingresos netos (pérdida), ajustados.

Ajustes de MTM y liquidaciones de coberturas. Los ajustes de ajuste a valor de mercado ("MTM") se definen como los cambios en el valor razonable registrados en períodos distintos del período de liquidación. Esos cambios en el valor razonable no son necesariamente indicativos del valor de liquidación real de la cobertura subyacente en el período de liquidación del contrato. Las liquidaciones representan el efectivo recibido o pagado en los contratos de cobertura liquidados durante el período aplicable.

Ajustes de la inversión de capital MTM. Ajustamos nuestra participación proporcional por método de participación, los ajustes MTM de la cartera de cobertura de Virgin Atlantic (registrados en gastos no operativos) para permitir que los inversores comprendan y analicen nuestro desempeño operativo básico en los períodos mostrados.

Ajustes de MTM en las inversiones. Las ganancias / pérdidas no realizadas son el resultado de nuestras inversiones de capital que se contabilizan a valor razonable en gastos no operativos. Las ganancias / pérdidas son impulsadas por cambios en los precios de las acciones, fluctuaciones de moneda extranjera y otras técnicas de valoración para inversiones en empresas sin acciones cotizadas en bolsa. El ajuste de estas ganancias/pérdidas permite a los inversores comprender y analizar mejor nuestro rendimiento operativo básico en los períodos que se muestran.

Ajuste de Delta Private Jets. Debido a que combinamos Delta Private Jets con Wheels Up en enero de 2020, hemos excluido el impacto de Delta Private Jets de los resultados de 2019 para la comparación.

(in millions, except per share data)	Three Months Ended June 30, 2021			Three Months Ended June 30, 2021
	Pre-Tax	Income	Net	Diluted Earnings/ (Loss) Per Share
	Income/(Loss)	Tax	Income/(Loss)	
GAAP	\$ 776	\$ (124)	\$ 652	\$ 1.02
Adjusted for:				
Restructuring charges	8	(2)	6	
Government grant recognition	(1,504)	350	(1,154)	
Loss on extinguishment of debt	26	(6)	20	
MTM adjustments and settlements on hedges	24	(6)	18	
MTM adjustments on investments	(211)	(9)	(220)	
Non-GAAP	\$ (881)	\$ 203	\$ (678)	\$ (1.07)

(in millions, except per share data)	Three Months Ended June 30, 2019			Three Months Ended June 30, 2019 Diluted Earnings Per Share
	Pre-Tax	Income	Net	Earnings Per Share
	Income	Tax	Income	
GAAP	\$ 1,907	\$ (464)	\$ 1,443	\$ 2.21
Adjusted for:				
MTM adjustments and settlements on hedges	10	(2)	8	
Equity investment MTM adjustments	(2)	—	(2)	
MTM adjustments on investments	82	1	83	
Delta Private Jets adjustment	1	—	1	
Non-GAAP	\$ 1,998	\$ (465)	\$ 1,533	\$ 2.35

Ingresos operativos, ajustados e ingresos totales por Milla de Asiento Disponible ("TRASM" por sus siglas en inglés), ajustados. Ajustamos los ingresos operativos y TRASM para las ventas de refinerías de terceros por los motivos que se describen a continuación. Realizamos un ajuste relacionado con Delta Private Jets por la misma razón descrita anteriormente bajo el encabezado Ingresos antes de impuestos (pérdida), ingresos netos (pérdida) y ganancias diluidas por acción (pérdida), ajustados.

Ventas de refinerías de terceros. Ajustamos los ingresos operativos y TRASM para las ventas de refinerías a terceros con el objetivo de determinar los ingresos operativos ajustados y TRASM ajustados porque estos ingresos no están relacionados con nuestro segmento de línea aérea. Los ingresos operativos ajustados y TRASM ajustados, por lo tanto, proporcionan una comparación más significativa de los ingresos de nuestras operaciones aéreas con el resto de la industria aérea.

(in millions)	Three Months Ended				2Q21 vs 2Q19 % Change
	June 30, 2021	March 31, 2021	September 30, 2019	June 30, 2019	
Operating revenue	\$ 7,126	\$ 4,150	\$ 12,560	\$ 12,536	
Adjusted for:					
Third-party refinery sales	(777)	(540)	(6)	(40)	
Delta Private Jets adjustment	—	—	(47)	(49)	
Operating revenue, adjusted	\$ 6,349	\$ 3,610	\$ 12,507	\$ 12,448	(49)%

(in millions)	Six Months Ended		Change
	June 30, 2021	June 30, 2019	
Operating revenue	\$ 11,276	\$ 23,008	
Adjusted for:			
Third-party refinery sales	(1,317)	(89)	
Delta Private Jets adjustment	—	(92)	
Operating revenue, adjusted	\$ 9,959	\$ 22,828	(56)%

	Three Months Ended			2Q21 vs 2Q19 % Change
	June 30, 2021	March 31, 2021	June 30, 2019	
TRASM (cents)	14.68	10.34	17.47	
Adjusted for:				
Third-party refinery sales	(1.60)	(1.35)	(0.06)	
Delta Private Jets adjustment	—	—	(0.07)	
TRASM, adjusted	13.08	9.00	17.35	(25)%

	Six Months Ended		Change
	June 30, 2021	June 30, 2019	
TRASM (cents)	12.72	17.15	
Adjusted for:			
Third-party refinery sales	(1.49)	(0.07)	
Delta Private Jets adjustment	—	(0.07)	
TRASM, adjusted	11.23	17.01	(34)%

Flujo de efectivo libre y Flujo de efectivo libre, ajustado. Presentamos el flujo de efectivo libre y el flujo de efectivo libre, ajustado, porque la gerencia cree que estas métricas son útiles para que los inversionistas evalúen la capacidad de la empresa para generar efectivo que esté disponible para el servicio de la deuda o iniciativas corporativas generales. El flujo de caja libre, ajustado, también se utiliza internamente como un componente de nuestro programa de compensación de incentivos 2021. El flujo de efectivo libre se define como el efectivo neto de las actividades operativas y el efectivo neto de las actividades de inversión, ajustado por (i) reembolsos netos de inversiones a corto plazo, (ii) inversiones estratégicas y relacionadas y (iii) flujos de efectivo netos relacionados con ciertos proyectos de construcción de aeropuertos y otros, aunque el flujo de efectivo libre, ajustado, se ajusta adicionalmente para (iv) adquisiciones de aeronaves financiadas, (v) ingresos de subvenciones del gobierno y (vi) otros elementos que no son representativos de nuestras operaciones principales, como nuestro financiamiento de pensiones. Estos ajustes se realizan por las siguientes razones:

Amortizaciones netas de inversiones a corto plazo. Los reembolsos netos de inversiones a corto plazo representan la actividad neta de compra y venta de inversiones y valores negociables en el período, incluidas las ganancias y pérdidas. Nos ajustamos a esta actividad para brindarles a los inversionistas una mejor comprensión del flujo de efectivo libre de la compañía generado por nuestras operaciones.

Inversiones estratégicas y afines. Los flujos de efectivo relacionados con nuestras inversiones y transacciones relacionadas con otras aerolíneas se incluyen en nuestras actividades de inversión GAAP. Nos ajustamos a esta actividad porque proporciona una comparación más significativa con nuestros pares de la industria de las aerolíneas

Flujos de efectivo netos relacionados con ciertos proyectos de construcción de aeropuertos y otros. Los flujos de efectivo relacionados con ciertos proyectos de construcción de aeropuertos se incluyen en nuestras actividades operativas GAAP y gastos de capital. Hemos ajustado estos elementos, que fueron financiados principalmente con efectivo restringido para la construcción de aeropuertos, para brindar a los inversionistas una mejor comprensión del flujo de efectivo libre de la compañía y los gastos de capital que son fundamentales para nuestras operaciones en los períodos que se muestran.

Adquisiciones de aeronaves financiadas. Esto ajusta el flujo de efectivo libre para reflejar las entregas de aviones que se alquilan como gastos de capital. El ajuste se basa en su precio de compra contractual original o en su valor razonable.

Ingresos de subvenciones del gobierno. Los flujos de efectivo relacionados con las subvenciones del gobierno se informan dentro de las actividades operativas en los resultados GAAP. Ajustamos el flujo de efectivo libre para este elemento para ilustrar mejor el efectivo de nuestras operaciones principales.

Financiamiento de pensiones. Los flujos de efectivo de los fondos de pensiones se informan dentro de las actividades operativas en los resultados GAAP. Ajustamos el flujo de efectivo libre para este elemento para ilustrar mejor el efectivo de nuestras operaciones principales.

(in millions)	Three Months Ended	
	June 30, 2021	June 30, 2019
Net cash provided by operating activities	\$ 1,866	\$ 3,268
Net cash provided by/(used in) investing activities	26	(1,562)
Adjustments:		
Net redemptions of short-term investments	(697)	—
Strategic investments and related	(74)	89
Net cash flows related to certain airport construction projects and other	329	54
Free cash flow	\$ 1,450	\$ 1,849
Financed aircraft acquisitions	(277)	(174)
Government grant proceeds	(2,479)	—
Pension funding	1,500	500
Free cash flow, adjusted	\$ 195	\$ 2,175

Gastos operativos, ajustados y CASM, ajustados. En el período actual, los gastos operativos, ajustados y CASM, ajustados excluyen los siguientes elementos directamente relacionados con el impacto de COVID-19 y nuestra respuesta: cargos de reestructuración y reconocimiento de subvenciones del gobierno, como se discutió anteriormente bajo el encabezado antes de impuestos (pérdida), ingresos, (pérdidas), ingresos netos y (pérdidas), ganancias diluidas por acción, ajustadas. También ajustamos los gastos operativos y CASM para los ajustes y liquidaciones de MTM en coberturas, ventas de refinerías de terceros y el impacto de Delta Private Jets por las mismas razones descritas anteriormente bajo los encabezados antes de impuestos (pérdida) / ingresos, neto (pérdida) / ingresos y (pérdidas) / ganancias diluidas por acción, ajustados e ingresos operativos, ajustados y TRASM, ajustados para determinar los gastos operativos, ajustados y CASM, ajustados.

(operating expense in millions, CASM in cents)	Operating Expense		CASM	
	Three Months Ended		Three Months Ended	
	June 30, 2021	June 30, 2019	June 30, 2021	June 30, 2019
GAAP	\$ 6,310	\$ 10,408	13.00	14.51
Adjusted for:				
Restructuring charges	(8)	—	(0.02)	—
Government grant recognition	1,504	—	3.10	—
MTM adjustments and settlements on hedges	(24)	(10)	(0.05)	(0.01)
Third-party refinery sales	(777)	(40)	(1.60)	(0.06)
Delta Private Jets adjustment	—	(50)	—(0.07)	
Non-GAAP	\$ 7,005	\$ 10,308	14.43	14.37

(operating expense in millions, CASM in cents)	Operating Expense		CASM	
	Six Months Ended		Six Months Ended	
	June 30, 2021	June 30, 2019	June 30, 2021	June 30, 2019
GAAP	\$ 11,858	\$ 19,860	13.38	14.80
Adjusted for:				
Restructuring charges	36	—	0.04	—
Government grant recognition	2,689	—	3.03	—
MTM adjustments and settlements on hedges	(1)	(17)	—	(0.01)
Third-party refinery sales	(1,317)	(89)	(1.49)	(0.07)
Delta Private Jets adjustment	—	(92)	—	(0.07)
Non-GAAP	\$ 13,266	\$ 19,662	14.96	14.65

Deuda neta ajustada. Delta utiliza la deuda total ajustada, incluido el alquiler de aeronaves, además de la deuda ajustada y los arrendamientos financieros, para presentar las obligaciones financieras estimadas. Delta reduce la deuda total ajustada en efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo, y el efectivo restringido de la LGA, lo que resulta en una deuda neta ajustada, para presentar la cantidad de activos necesarios para satisfacer la deuda. La administración considera que esta métrica es útil para los inversores al evaluar el perfil de deuda general de la compañía.

(in millions)	June 30, 2021	
Debt and finance lease obligations	\$	29,051
Plus: sale-leaseback financing liabilities		2,259
Plus: unamortized discount/(premium) and debt issue cost, net and other		257
Adjusted debt and finance lease obligations	\$	31,567
Plus: 7x last twelve months' aircraft rent		2,874
Adjusted total debt	\$	34,441
Less: cash, cash equivalents and short-term investments		(15,230)
Less: LGA restricted cash		(929)
Adjusted net debt	\$	18,282

(in millions)	December 31, 2019	
Debt and finance lease obligations	\$	11,160
Plus: unamortized discount/(premium) and debt issue cost, net and other		(115)
Adjusted debt and finance lease obligations	\$	11,044
Plus: 7x last twelve months' aircraft rent		2,963
Adjusted total debt	\$	14,007
Less: cash, cash equivalents and short-term investments		(2,882)
Less: LGA restricted cash		(636)
Adjusted net debt	\$	10,489

(in millions)	June 30, 2019	
Debt and finance lease obligations	\$	9,990
Plus: unamortized discount/(premium) and debt issue cost, net and other		(125)
Adjusted debt and finance lease obligations	\$	9,865
Plus: 7x last twelve months' aircraft rent		2,874
Adjusted total debt	\$	12,739
Less: cash, cash equivalents and short-term investments		(2,009)
Less: LGA restricted cash		(1,383)
Adjusted net debt	\$	9,347

Costo unitario sin combustible o costo por milla de asiento disponible, ("CASM-Ex" para sus siglas en inglés). En el período actual, CASM-Ex excluye los siguientes elementos directamente relacionados con el impacto de COVID-19 y nuestra respuesta: cargos de reestructuración y reconocimiento de subvenciones del gobierno, como se discutió anteriormente bajo el encabezado antes de impuestos (pérdida), ingreso, neto (pérdida), ingresos y (pérdidas), ganancias por acción diluidas, ajustadas. Ajustamos por ventas de refinерías a terceros por la misma razón descrita anteriormente en el rubro de ingresos operativos, ajustados y TRASM, ajustados. Ajustamos por el impacto de Delta Private Jets por la misma razón descrita anteriormente bajo el encabezado antes de impuestos (pérdida), ingresos, netos (pérdidas), ingresos y (pérdidas), ganancias diluidas por acción, ajustadas. También ajustamos CASM para los siguientes elementos para determinar CASM-Ex por las razones que se describen a continuación

Combustible de aeronaves e impuestos relacionados. La volatilidad en los precios del combustible impacta la comparabilidad del desempeño financiero año tras año. El ajuste por combustible de aeronaves e impuestos relacionados permite a los inversionistas comprender y analizar nuestros costos no relacionados con el combustible y el desempeño financiero año tras año.

Reparto de utilidades. Ajustamos por participación en las utilidades porque este ajuste permite a los inversionistas comprender y analizar mejor nuestro desempeño de costos recurrentes y proporciona una comparación más significativa de nuestros costos operativos centrales para la industria de las aerolíneas.

	Three Months Ended					2Q21 vs 2Q19 % Change
	June 30, 2021	March 31, 2021	December 31, 2019	September 30, 2019	June 30, 2019	
CASM (cents)	13.00	13.83	15.34	13.85	14.51	
Adjusted for:						
Restructuring charges	(0.02)	0.11	—	—	—	
Government grant recognition	3.10	2.96	—	—	—	
Aircraft fuel and related taxes	(3.06)	(2.54)	(3.08)	(2.96)	(3.19)	
Third-party refinery sales	(1.60)	(1.35)	—	(0.01)	(0.06)	
Profit sharing	—	—	(0.59)	(0.68)	(0.72)	
Delta Private Jets adjustment	—	—	(0.07)	(0.05)	(0.06)	
CASM-Ex	11.42	13.01	11.59	10.15	10.47	9 %

	Six Months Ended		Change
	June 30, 2021	June 30, 2019	
CASM (cents)	13.38	14.80	
Adjusted for:			
Restructuring charges	0.04	—	
Government grant recognition	3.03	—	
Aircraft fuel and related taxes	(2.82)	(3.18)	
Third-party refinery sales	(1.49)	(0.07)	
Profit sharing	—	(0.55)	
Delta Private Jets adjustment	—	(0.06)	
CASM-Ex	12.14	10.95	11 %

Gasto de combustible, ajustado y precio medio del combustible por galón, ajustado. Ajustamos el gasto de combustible para los ajustes y liquidaciones de MTM en las coberturas y el impacto de Delta Private Jets por las mismas razones descritas bajo el encabezado (pérdida) antes de impuestos, ingresos, (pérdidas) netas, ingresos y (pérdidas), ganancias diluidas por compartir, ajustado.

(in millions, except per gallon data)	Three Months Ended			Average Price Per Gallon		
	June 30,	March 31,	June 30,	Three Months Ended		
	2021	2021	2019	June 30,	March 31	June 30,
	2021	2021	2019	2021	2021	2019
Total fuel expense	\$ 1,487	\$ 1,017	\$ 2,291	\$ 2.16	\$ 1.87	\$ 2.08
MTM adjustments and settlements on hedges	(24)	23	(10)	(0.03)	0.04	(0.01)
Delta Private Jets adjustment	—	—	(8)	—	—	(0.01)
Total fuel expense, adjusted	\$ 1,463	\$ 1,040	\$ 2,274	\$ 2.12	\$ 1.91	\$ 2.07

(in millions, except per gallon data)	Six Months Ended		Average Price Per Gallon	
	June 30,	June 30,	Six Months Ended	
	2021	2019	June 30,	June 30,
	2021	2019	2021	2019
Total fuel expense	\$ 2,504	\$ 4,269	\$ 2.03	\$ 2.07
MTM adjustments and settlements on hedges	(1)	(17)	—(0.01)	
Delta Private Jets adjustment	—	(15)	—(0.01)	
Total fuel expense, adjusted	\$ 2,504	\$ 4,237	\$2.03	\$2.06

Percent change 2021 YTD compared to 2019 YTD (41)%

