

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

Comunicación Corporativa
404-715-2554
Media@delta.com

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

Trimestre marzo 2021, pérdida antes de impuestos de US\$ 1 500 millones y pérdida por acción de US\$ 1.85 sobre un total de ingresos de US\$ 4 200 millones.

Trimestre marzo 2021, pérdida ajustada antes de impuestos de US\$ 2 900 millones y pérdida ajustada por acción de US\$ 3.55 sobre ingresos operativos ajustados de US\$ 3 600 millones.

La aceleración de la demanda apoyó la generación positiva de efectivo en el mes de marzo, marcando un hito clave en nuestra recuperación.

ATLANTA, 15 abr. 2021 – Delta Air Lines (NYSE:DAL) informó hoy los resultados financieros del trimestre de marzo de 2021 y proporcionó sus perspectivas para el trimestre de junio de 2021. Los aspectos más destacados de los resultados del trimestre de marzo de 2021, incluyendo los GAAP y las métricas ajustadas se incorporan aquí, más adelante.

"Un año después del inicio de la pandemia, los viajeros están adquiriendo confianza y empezando a recuperar sus vidas. Delta se está apresurando hacia la recuperación de nuestra marca de una manera más fuerte y más confiable que nunca", dijo Ed Bastian, CEO de Delta. "Gracias a los increíbles esfuerzos de nuestra gente, logramos una generación de efectivo diaria positiva en el mes de marzo, un logro notable teniendo en cuenta nuestro bloqueo de asientos centrales y el bajo nivel de demanda de viajes de negocios e internacionales. Si las tendencias de recuperación se mantienen, esperamos una generación positiva de efectivo para el trimestre de junio y vemos un camino para volver a la rentabilidad en el trimestre de septiembre a medida que avanza la recuperación de la demanda".

Resultados financieros del trimestre de marzo

- La pérdida ajustada antes de impuestos de US\$ 2 900 millones excluye US\$ 1 200 millones de beneficio relacionado con la primera extensión del programa de apoyo a la nómina (PSP2), que se compensa parcialmente, entre otros elementos, por los cargos por extinción de deuda en los que se incurrió al prepagar nuestro préstamo a plazo de US\$1 500 millones de *slots, gates* y rutas.
- Los ingresos totales ajustados de US\$ 3 600 millones disminuyeron un 65 por ciento debido a una capacidad de venta menor de un 55 por ciento (véase la Nota A) en comparación con el trimestre de marzo de 2019.
- El gasto operativo total, que incluye el beneficio de US\$ 1 200 millones relacionado con PSP2, disminuyó US\$ 3 900 millones respecto al trimestre de marzo de 2019. Ajustado por el beneficio relacionado con PSP2 y las ventas de refinerías a terceros, el gasto operativo total disminuyó US\$ 3 100 millones o el 33 por ciento en el trimestre de marzo en comparación con el trimestre de marzo de 2019, impulsado por las reducciones de gastos relacionados con la capacidad y los ingresos, los salarios más bajos, los costos relacionados y la fuerte gestión de costos en todo el negocio.

- Durante el trimestre de marzo, el consumo de efectivo (véase la Nota B) fue en promedio de US\$ 11 millones por día y se volvió positivo en el mes de marzo con una generación de efectivo de US\$ 4 millones por día.
- Al final del trimestre de marzo, la empresa contaba con US\$ 16 600 millones de liquidez, incluidos el efectivo y los equivalentes de efectivo, las inversiones a corto plazo y las líneas de crédito renovable no utilizadas. La empresa tenía una deuda total y obligaciones de arrendamiento financiero de US\$ 29 000 millones, con una deuda neta ajustada de US\$ 19 100 millones, superior a las previsiones anteriores como resultado de las decisiones de financiamiento de aeronaves.

Perspectivas del trimestre de junio de 2021

	2Q21 Forecast
Scheduled Capacity ¹	Down ~32%
Sellable Capacity ¹	Down ~40%
Total Revenue ^{1,2}	Down 50% - 55%
Fuel Price (\$/gal) ²	\$1.85 - \$1.95
CASM-Ex ^{1,2}	Up 6% - 9%
Capital Expenditures	~\$550 million
Adjusted Net Debt ^{2,3}	\$19.0 – \$19.5 billion

¹ Compared to June quarter 2019

² Non-GAAP measure

³ Includes estimated PSP3 funds of ~\$2.7 billion expected to be received in the June quarter 2021

Entorno de ingresos

"Las tendencias recientes de la demanda son alentadoras con el aumento de la confianza en los viajes aéreos a medida que las tasas de vacunación mejoran y las restricciones de viaje se recuperan, con las actuales reservas nacionales de placer recuperadas en un 85 por ciento a los niveles de 2019", dijo Glen Hauenstein, presidente de Delta. "En el trimestre de junio, esperamos una mejora secuencial significativa en los ingresos a medida que la demanda de placer se acelera en el período pico de verano y añadimos capacidad de manera eficiente con la eliminación de nuestro bloqueo de asientos el 1 de mayo, con la recuperación de los ingresos al 45 por ciento o 50 por ciento de 2019."

Los ingresos operativos ajustados de Delta, de US\$ 3 600 millones en el trimestre de marzo, descendieron un 65 por ciento en comparación con el trimestre de marzo de 2019, una mejora secuencial de cuatro puntos respecto al trimestre de diciembre de 2020. Los ingresos por pasajeros disminuyeron un 70 por ciento en el trimestre de marzo de 2021 en comparación con el trimestre de marzo de 2019 por una capacidad vendible un 55 por ciento menor, ya que Delta fue la única aerolínea que siguió bloqueando los asientos centrales. Los ingresos por pasajeros domésticos descendieron un 66 por ciento respecto al trimestre de marzo de 2019, pero subieron más de cinco puntos en comparación con los resultados del trimestre anterior, impulsados por la demanda de placer. Los ingresos de los pasajeros internacionales siguen siendo limitados, con un descenso del 81 por ciento en comparación con el trimestre de marzo de 2019, impulsados por las continuas restricciones de viaje.

En el mes de marzo, los ingresos de los pasajeros fueron un 50 por ciento superiores a los de febrero, casi 15 puntos por encima de las tendencias normales de la temporada, gracias al impulso de la demanda de placer. Las ventas netas en efectivo, definidas como boletos comprados menos boletos reembolsados, se duplicaron del mes de enero al mes de marzo y siguen mejorando. La demanda corporativa descendió un 80 por ciento respecto al trimestre de marzo de 2019. La recuperación corporativa mostró signos de mejora durante el trimestre, con los

volúmenes de marzo mejorando en relación con febrero a un ritmo que duplica el crecimiento estacional normal entre los dos meses.

Los ingresos no relacionados con los boletos superaron a los de los pasajeros, ya que los ingresos de carga aumentaron un 12 por ciento con respecto al trimestre de marzo de 2019 y los ingresos totales de fidelización descendieron un 48 por ciento. La remuneración de American Express disminuyó un 23 por ciento en el mismo periodo, ya que el gasto con tarjeta sigue recuperándose más rápido que el tráfico de pasajeros.

Costos

"Estoy satisfecho con la forma en que el equipo se unió para cumplir con los demás y con nuestros clientes, a la vez que produjo un gran rendimiento de costos. A medida que la recuperación comienza a afianzarse, me entusiasma ver cómo nuestro enfoque pasa de la estabilización de la posición financiera de la compañía a la creación de valor mediante el retorno a la rentabilidad, la generación de efectivo y el restablecimiento de nuestro balance", dijo Gary Chase, codirector ejecutivo financiero interino de Delta. "Esperamos reducir nuestra pérdida ajustada antes de impuestos del trimestre de junio entre US\$ 1 000 y US\$ 1 500 millones, con una mejora progresiva hasta alcanzar el punto de equilibrio en el mes de junio".

El gasto operativo total ajustado para el trimestre de marzo disminuyó US\$ 3 100 millones, excluyendo el beneficio de US\$ 1 200 millones del PSP2 y otras partidas relacionadas con la COVID-19. El CASM de Delta fue un 9 por ciento inferior al del trimestre de marzo de 2019.

El costo por milla asiento disponible (CASM por sus siglas en inglés) ajustado fue 4.1 por ciento superior al del trimestre de marzo de 2019 con un 36 por ciento menos de capacidad. El rendimiento de los gastos fue impulsado por una reducción de US\$ 923 millones, o un 47 por ciento, en los gastos de combustible en comparación con el trimestre de marzo de 2019, una reducción del 38 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 los beneficios, de US\$ 2 200 millones, se redujeron un 25 por ciento en comparación con el trimestre de marzo de 2019. La eficiencia del combustible (véase la Nota A) mejoró un 12 por ciento en el trimestre de marzo en comparación con el mismo período de 2019 y casi la mitad de la mejora es resultado de nuestros esfuerzos de renovación de la flota. El resto está impulsado por factores que esperamos que sean temporales, incluyendo la reducción de la paralización aérea y los factores de carga más bajos.

En comparación con el trimestre de marzo de 2019, nuestro gasto operativo total ajustado bajó un 33 por ciento frente a nuestra guía inicial de bajar entre un 35 por ciento y un 40 por ciento. El mayor gasto en combustible impulsó una variación de casi US\$ 100 millones en comparación con nuestras previsiones de enero. El precio ajustado del combustible, de US\$ 1.91 por galón, aumentó un 33 por ciento en el trimestre en comparación con el trimestre de diciembre de 2020 y superó las expectativas iniciales debido a precios de mercado más altos de lo previsto y a pérdidas en la refinería equivalentes a 23 centavos de dólar por galón. Los gastos no relacionados con el combustible fueron superiores a los previstos debido a los gastos de prevención de la COVID relacionados con los empleados, incluidas las vacunas y las pruebas, y los costos relacionados con la recuperación.

Los gastos no operativos del trimestre de marzo aumentaron en US\$ 43 millones en comparación con el trimestre de marzo de 2019, impulsados principalmente por un mayor gasto de intereses, parcialmente compensado por una ganancia en nuestra inversión en Wheels Up.

Durante el trimestre de marzo hemos reclasificado ciertas cantidades que antes se asignaban a los gastos de las compañías regionales a sus partidas naturales dentro de los gastos operativos. Estas reclasificaciones reflejan mejor la naturaleza de estos gastos y la forma en que los ve la dirección. Esta asignación fue de aproximadamente US\$ 900 millones en 2020, incluidos US\$ 325 millones en el trimestre de marzo de 2020 y US\$ 1 400 millones en 2019, incluidos US\$ 355 millones en el trimestre de marzo de 2019. Los importes restantes de los gastos de las aerolíneas regionales representan los pagos a nuestras aerolíneas regionales en virtud de los acuerdos de compra

de capacidad y los gastos de nuestra filial regional al cien por ciento, Endeavor Air, Inc. Véase en la Nota C un resumen de esta reasignación por partida de gastos operativos.

Balance, Efectivo y Liquidez

"Con nuestro flujo de caja y nuestros beneficios cerca de la inflexión, hemos comenzado nuestro viaje de desapalancamiento", dijo Gary Chase, codirector ejecutivo financiero interino de Delta. "A finales del trimestre de junio, habremos reducido las obligaciones financieras en casi US\$ 10 000 millones en una combinación de pago de la deuda y aceleración del financiamiento de las pensiones desde el pasado otoño. Esto refleja un giro sin precedentes en la salud de nuestros planes de pensiones durante la última década, asegurando el futuro de nuestros jubilados."

Al final del trimestre de marzo, la empresa tenía una deuda total y obligaciones de arrendamiento financiero de US\$ 29 000 millones, con una deuda neta ajustada de US\$ 19 100 millones, US\$ 8 600 millones más que en diciembre de 2019. La deuda total de la empresa tenía un tipo de interés medio ponderado del 4.5 por ciento al final del trimestre de marzo. Durante el trimestre, la compañía pagó por adelantado su préstamo a plazo de US\$ 1 500 millones de *slots*, puertas de embarque y rutas. A finales del trimestre de junio, se espera que el total de la deuda amortizada y el financiamiento de las pensiones desde finales del trimestre de septiembre de 2020 ascienda a casi US\$ 10 000 millones.

Como se anunció previamente durante el trimestre, la empresa aportó voluntariamente US\$ 1 000 millones a sus planes de pensiones el 1 de abril. La empresa está evaluando hasta US\$ 1 000 millones de aportación voluntaria adicional a finales de este año para financiar completamente los planes de pensiones, según los términos de la recientemente aprobada Ley de Planes de Rescate Americanos. Con este nivel de financiación, se espera que los rendimientos de las inversiones satisfagan los futuros pagos de las prestaciones, lo que, en nuestra opinión, eliminaría cualquier contribución material en efectivo a los planes en el futuro.

El efectivo generado por las operaciones durante el trimestre fue de US\$ 691 millones, incluido el beneficio de la PSP2. El consumo de efectivo diario se situó en una media de US\$ 11 millones en el trimestre, pasando a ser positivo en el mes de marzo, con una generación de efectivo de US\$ 4 millones al día, ya que los consumidores tuvieron confianza para viajar y empezaron a comprar boletos para viajes más lejanos, impulsando una ampliación de la curva de reservas. Con esta mejora de la curva de reservas, el pasivo de tráfico aéreo de la compañía invirtió una tendencia de tres trimestres de descenso, aumentando en más de US\$ 800 millones desde finales de 2020. Los créditos de viaje representan casi el 50 por ciento del Pasivo de Tráfico Aéreo y representan aproximadamente entre el 10 y el 15 por ciento de las reservas diarias promedio.

Delta terminó el trimestre de marzo con US\$1 6 600 millones de liquidez, incluidos US\$ 2 600 millones de capacidad de revolver no dispuesta. La empresa prevé recibir aproximadamente US\$ 2 700 millones en el trimestre de junio del Tesoro de EE. UU. en el marco del PSP3.

Otros aspectos destacados del trimestre de marzo

Cultura y empleados:

- Restablecer a nuestro personal a su horario completo el 1 de enero de 2021 y anunciar los planes para volver a llamar a los 1 700 pilotos que habían sido puestos en estado inactivo.
- Vacunación de más del 44 por ciento de los empleados a partir del 15 de abril de 2021, de acuerdo con nuestra prioridad clave de proteger a nuestra gente.
- Administramos más de 130 000 pruebas de COVID-19 a los empleados durante el trimestre como parte de nuestro programa de pruebas líder en la industria para ayudar a reducir la transmisión del virus.
- Nos comprometimos a acelerar el financiamiento de nuestros planes de pensiones con una aportación voluntaria de US\$ 1 000 millones en abril y a evaluar una aportación adicional de hasta US\$ 1 000 millones a lo largo de este año.

- Nos hemos comprometido a proporcionar un acceso más equitativo a los beneficios de Delta. Este año, todos los agentes de servicio al cliente tendrán derecho a todas las prestaciones de Delta, incluida la asistencia sanitaria, ya que el programa Ready Reserve ha finalizado.
- Hemos sido reconocidos por *FORTUNE* como la aerolínea más admirada del mundo por décima ocasión.
- Hemos reforzado nuestro equipo de dirección ejecutiva con la incorporación del Dr. Henry Ting, el primer Director Ejecutivo de Salud del sector, Alain Bellemare, Presidente Internacional, y Michelle Horn, Directora Ejecutiva de Estrategia.

Experiencia del cliente y fidelización:

- Obtención de la calificación "Diamond" de la *Airline Passenger Experience Association* por su limpieza.
- Lanzamiento de los primeros aceleradores de estatus del sector, que permiten a los clientes ganar hasta un 75 por ciento más de estatus *Medallion* en la mayoría de los tipos de boletos, incluidos los viajes premio.
- Anunciamos el regreso del servicio de comidas y bebidas a todos los vuelos a partir del 14 de abril de 2021, con la introducción de la tecnología de pago sin contacto, utilizando las aportaciones de nuestros asistentes de vuelo y nuestros socios de Mayo Clinic.
- Ampliación de la validez de todos los boletos que expiran en 2021 y de todos los boletos comprados en 2021, que ahora expiran el 31 de diciembre de 2022.
- Ampliación de la exención de la cuota por cambio existente para todos los boletos comprados hasta el 30 de abril de 2021.
- Creación y lanzamiento de un nuevo mapa digital interactivo para buscar por precio o tipo de destino. La herramienta se integra con el Centro de Planificación de Viajes digital optimizado de Delta, una guía única de recursos para gestionar las restricciones de viaje, los requisitos de prueba y todo lo requerido a lo largo del viaje.
- Introdujimos nueve nuevas rutas y añadimos vuelos a más de 20 destinos de placer importantes este verano, complementando nuestra recientemente anunciada expansión del servicio de Alaska.
- Lanzamiento de las ventajas de fidelidad recíproca de élite en Delta y WestJet.

Medio ambiente, sociedad y gobierno:

- Realizamos un 12 por ciento de mejoras en la eficiencia del combustible durante el trimestre de marzo de 2021 frente al trimestre de marzo de 2019, con casi la mitad de la mejora directamente vinculada a nuestros esfuerzos de renovación de la flota. El impacto restante fue impulsado por los beneficios operativos que esperamos que sean temporales, incluyendo la reducción del tráfico aéreo y menor carga aérea.
- Colaboración con nuestros clientes corporativos para abordar las emisiones de la aviación con combustibles de aviación sostenibles específicos.
- Abordamos la mayor parte de los 13 millones de toneladas métricas de emisiones de carbono de nuestra aerolínea entre marzo y diciembre de 2020 a través de compensaciones de carbono verificadas y de alta calidad. Dos proyectos clave que Delta apoyó fueron Rimba Raya y Keo Seima, que protegen los bosques a través de un modelo de conservación impulsado por la comunidad que involucra a las comunidades locales en Indonesia y Camboya. Esperamos abordar las emisiones restantes de ese periodo de 2020 durante el trimestre de junio de 2021.
- Nos asociamos con el Estado de Georgia y el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta para crear puntos de vacunación gratuita contra la COVID-19 en el aeropuerto ATL y en el Museo de Vuelo de Delta, con más de 57 000 vacunas, incluidas las de nuestros empleados, durante el trimestre de marzo.
- Mejora de las prácticas de contratación para reducir los prejuicios en las descripciones de los puestos de trabajo y las cualificaciones, introduciendo la formación de los directores de contratación para garantizar entrevistas justas e inclusivas y mejorando los informes para supervisar la diversidad en los candidatos y las contrataciones.

Programa de Apoyo a la Nómina / Contabilidad de Subvenciones del Gobierno

En el trimestre de marzo, se reconocieron US\$ 1 200 millones del PSP2 como contragastos, lo que se refleja como "reconocimiento de subvenciones gubernamentales" en el Estado de Operaciones Consolidado. Se espera que los fondos restantes del PSP2 se reconozcan en el trimestre de junio.

Resultados del trimestre de marzo

Los resultados del trimestre de marzo se han ajustado principalmente para tener en cuenta el reconocimiento de la subvención gubernamental, las ganancias no realizadas de las inversiones, las pérdidas por extinción de la deuda, el deterioro y las pérdidas por el método de la participación y los gastos de reestructuración, como se describe en las conciliaciones siguientes.

(\$ in millions except per share and unit costs)	GAAP		\$ Change	% Change
	1Q21	1Q19		
Pre-tax (loss)/income	(1,515)	946	(2,461)	NM
Net (loss)/income	(1,177)	730	(1,907)	NM
Diluted (loss)/earnings per share	(1.85)	1.09	(2.94)	NM
Operating revenue	4,150	10,472	(6,322)	(60)%
Operating expense	5,548	9,452	(3,904)	(41)%
Total debt and finance lease obligations	29,043	10,764	18,279	NM
Fuel expense	1,017	1,978	(961)	(49)%
Total cost per available seat mile (CASM) (cents)	13.83	15.14	(1.31)	(9)%
Total revenue per available seat mile (TRASM) (cents)	10.34	16.78	(6.44)	(38)%
Average fuel price per gallon	1.87	2.06	(0.19)	(9)%

(\$ in millions except per share and unit costs)	Adjusted		\$ Change	% Change
	1Q21	1Q19		
Pre-tax (loss)/income	(2,919)	831	(3,750)	NM
Net (loss)/income	(2,256)	639	(2,895)	NM
Diluted (loss)/earnings per share	(3.55)	0.96	(4.51)	NM
Operating revenue	3,610	10,381	(6,771)	(65)%
Operating expense	6,261	9,354	(3,093)	(33)%
Adjusted net debt	19,102	10,198	8,904	87 %
Fuel expense	1,040	1,963	(923)	(47)%
CASM, adjusted (cents)	15.61	14.99	0.62	4 %
Consolidated unit cost (CASM-Ex) (cents)	13.01	11.49	1.52	13 %
TRASM, adjusted (cents)	9.00	16.63	(7.63)	(46)%
Average fuel price per gallon	1.91	2.04	(0.13)	(6)%

Acerca de Delta Air Lines - Delta Air Lines (NYSE: DAL) es la aerolínea estadounidense líder mundial en seguridad, innovación, fiabilidad y experiencia al cliente. Impulsada por nuestros empleados en todo el mundo, Delta ha liderado durante una década la industria de las aerolíneas en la excelencia operativa, manteniendo al mismo tiempo nuestra reputación de un servicio al cliente galardonado.

Hoy y siempre, nada es más importante que la salud y la seguridad de nuestros clientes y nuestros empleados. Desde el inicio de la pandemia del COVID-19, Delta se ha movido rápidamente para transformar el estándar de la industria de la limpieza mientras ofrece a los clientes más espacio durante el viaje. Estas y otras numerosas

medidas de protección garantizan una experiencia de viaje segura y cómoda para nuestros clientes y nuestros empleados.

Con nuestra misión de conectar a las personas y culturas del mundo, Delta se esfuerza por fomentar la comprensión a través de un mundo diverso y servir como una fuerza para el bien social.

Declaraciones prospectivas

Las declaraciones hechas en este comunicado de prensa que no son hechos históricos, incluyendo declaraciones sobre nuestras estimaciones, expectativas, creencias, intenciones, proyecciones, metas, aspiraciones, compromisos o estrategias para el futuro, deben considerarse "declaraciones prospectivas" bajo la Ley de Valores de 1933, en su forma enmendada, la Ley de Bolsa de Valores de 1934, en su forma enmendada, y la Ley de Reforma de Litigios de Valores Privados de 1995. Tales declaraciones no son garantías o resultados prometidos y no deben interpretarse como tales. Todas las declaraciones prospectivas implican una serie de riesgos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados reales difieran materialmente de las estimaciones, expectativas, creencias, intenciones, proyecciones, metas, aspiraciones, compromisos y estrategias reflejadas o sugeridas por las declaraciones prospectivas. Estos riesgos e incertidumbres incluyen, pero no se limitan a, el efecto adverso material que la pandemia de la COVID-19 está teniendo en nuestro negocio; el impacto de incurrir en una deuda significativa en respuesta a la pandemia; incumplimiento de los convenios financieros y de otro en nuestros acuerdos de financiación; los posibles efectos de los accidentes que involucran a nuestros aviones; violaciones o fallos de seguridad en nuestros sistemas de tecnología de la información; incumplimientos o fallos en la seguridad de los sistemas tecnológicos en los que nos basamos; interrupciones en nuestra infraestructura de tecnología de la información; nuestra dependencia de la tecnología en nuestras operaciones; nuestras relaciones comerciales con las 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 rendimiento de terceros en los que nos basamos; no darse cuenta del valor total de los activos intangibles o de larga duración; problemas laborales; los efectos del clima, los desastres naturales y la estacionalidad en nuestro negocio; el costo del combustible de la aeronave; la disponibilidad de combustible para aeronaves; incapacidad o incapacidad del seguro para cubrir una responsabilidad significativa en la refinería Monroe's Trainer; el impacto de la regulación ambiental en la refinería Trainer, incluidos los costos relacionados con las regulaciones estándar de combustible renovable; nuestra capacidad para retener a la alta dirección, empleados clave y nuestra cultura; daño significativo a nuestra reputación y marca, incluso por la exposición a publicidad adversa significativa; los efectos de los ataques terroristas o los conflictos geopolíticos; condiciones competitivas en la industria aérea; interrupciones o interrupciones en el servicio en los principales aeropuertos en los que operamos o problemas significativos asociados con los tipos de aeronaves o motores que operamos; los efectos de una amplia regulación gubernamental en nuestro negocio; el impacto de la regulación ambiental 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 está contenida en nuestras presentaciones ante la Comisión de Valores y Bolsa, incluyendo nuestro Informe Anual sobre el Formulario 10-K para el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2020. Se debe tener precaución de no confiar indebidamente en nuestras declaraciones prospectivas, que representan nuestras opiniones sólo a partir de la fecha de este comunicado de prensa, y que no asumimos ninguna obligación de actualizar excepto en la medida requerida por la ley.

DELTA AIR LINES, INC.
Consolidated Statements of Operations
(Unaudited)

(in millions, except per share data)	Three Months Ended			
	March 31,		\$ Change	% Change
	2021	2019		
Operating Revenue:				
Passenger	\$ 2,748	\$ 9,254	\$ (6,506)	(70)%
Cargo	215	192	23	12 %
Other	1,187	1,026	161	16 %
Total operating revenue	4,150	10,472	(6,322)	(60)%
Operating Expense:				
Salaries and related costs	2,202	2,732	(530)	(19)%
Aircraft fuel and related taxes	1,017	1,978	(961)	(49)%
Ancillary businesses and refinery	706	351	355	NM
Contracted services	519	709	(190)	(27)%
Landing fees and other rents	493	524	(31)	(6)%
Depreciation and amortization	492	615	(123)	(20)%
Regional carrier expense	401	538	(137)	(25)%
Aircraft maintenance materials and outside repairs	294	476	(182)	(38)%
Passenger service	118	288	(170)	(59)%
Passenger commissions and other selling expenses	110	474	(364)	(77)%
Aircraft rent	104	102	2	2 %
Restructuring charges	(44)	—	(44)	NM
Government grant recognition	(1,186)	—	(1,186)	NM
Profit sharing	—	220	(220)	(100)%
Other	322	445	(123)	(28)%
Total operating expense	5,548	9,452	(3,904)	(41)%
Operating (Loss)/Income	(1,398)	1,020	(2,418)	NM
Non-Operating Expense:				
Interest expense, net	(361)	(83)	(278)	NM
Impairments and equity method losses	(54)	(54)	—	— %
Gain on investments, net	262	100	162	NM
Miscellaneous, net	36	(37)	73	NM
Total non-operating expense, net	(117)	(74)	(43)	58 %
(Loss)/Income Before Income Taxes	(1,515)	946	(2,461)	NM
Income Tax Benefit/(Provision)	338	(216)	554	NM
Net (Loss)/Income	(1,177)	730	(1,907)	NM
Basic (Loss)/Earnings Per Share	\$ (1.85)	\$ 1.10		
Diluted (Loss)/Earnings Per Share	\$ (1.85)	\$ 1.09		
Basic Weighted Average Shares Outstanding	636	665		
Diluted Weighted Average Shares Outstanding	636	667		

DELTA AIR LINES, INC.
Passenger Revenue
(Unaudited)

(in millions)	Three Months Ended				
	March 31,				
	2021	2019	\$ Change	% Change	
Ticket- Main cabin	\$ 1,399	\$ 4,721	\$ (3,322)	(70)	%
Ticket- Business cabin and premium products	878	3,267	(2,389)	(73)	%
Loyalty travel awards	241	692	(451)	(65)	%
Travel-related services	230	574	(344)	(60)	%
Total passenger revenue	\$ 2,748	\$ 9,254	\$ (6,506)	(70)	%

DELTA AIR LINES, INC.
Other Revenue
(Unaudited)

(in millions)	Three Months Ended				
	March 31,				
	2021	2019	\$ Change	% Change	
Ancillary businesses and refinery	\$ 726	\$ 369	\$ 357	97	%
Loyalty program	368	474	(106)	(22)	%
Miscellaneous	93	183	(90)	(49)	%
Total other revenue	\$ 1,187	\$ 1,026	\$ 161	16	%

DELTA AIR LINES, INC.
Total Revenue
(Unaudited)

Revenue	Increase (Decrease)				
	1Q21 (\$M)	1Q21 versus 1Q19			Capacity
		Change vs 2019	Unit Revenue	Yield	
Domestic	\$ 2,280	(66)%	(53)%	(21)%	(27)%
Atlantic	142	(87)%	(59)%	1%	(68)%
Latin America	264	(69)%	(65)%	(26)%	(11)%
Pacific	62	(89)%	(65)%	77%	(69)%
Total Passenger	\$ 2,748	(70)%	(54)%	(15)%	(36)%
Cargo Revenue	215	12%			
Other Revenue	1,187	16%			
Total Revenue	\$ 4,150	(60)%	(38)%		
Third Party Refinery Sales	(540)				
Total Revenue, adjusted	\$ 3,610	(65)%	(46)%		

DELTA AIR LINES, INC.
Statistical Summary
(Unaudited)

	Three Months Ended		Change
	March 31,		
	2021	2019	
Revenue passenger miles (millions)	17,948	51,617	(65) %
Available seat miles (millions)	40,118	62,416	(36) %
Passenger mile yield (cents)	15.31	17.93	(15) %
Passenger revenue per available seat mile (cents)	6.85	14.83	(54) %
Total revenue per available seat mile (cents)	10.34	16.78	(38) %
TRASM, adjusted - see Note B (cents)	9.00	16.63	(46) %
Total cost per available seat mile (cents)	13.83	15.14	(9) %
CASM-Ex - see Note B (cents)	13.01	11.49	13 %
CASM, adjusted - see Note B (cents)	15.61	14.99	4 %
Passenger load factor	45 %	83 %	(38) pts
Fuel gallons consumed (millions)	545	962	(43) %
Average price per fuel gallon	\$ 1.87	\$ 2.06	(9) %
Average price per fuel gallon, adjusted - see Note B	\$ 1.91	\$ 2.04	(6) %

DELTA AIR LINES, INC.
Consolidated Statements of Cash Flows
(Unaudited)

(in millions)	Three Months Ended	
	March 31,	
	2021	2019
Cash Flows From Operating Activities:		
Net (loss) income	\$ (1,177)	\$ 730
Depreciation and amortization	492	615
Changes in air traffic liability	811	1,938
Changes in profit sharing	—	(1,069)
Deferred government grant recognition	847	—
Changes in balance sheet and other, net	(282)	(272)
Net cash provided by operating activities	691	1,942
Cash Flows From Investing Activities:		
Property and equipment additions:		
Flight equipment, including advance refunds/(payments)	(132)	(1,059)
Ground property and equipment, including technology	(306)	(301)
Purchase of short-term investments	(3,161)	—
Redemption of short-term investments	3,371	206
Other, net	168	58
Net cash used in investing activities	(60)	(1,096)
Cash Flows From Financing Activities:		
Proceeds from short-term obligations	—	1,750
Proceeds from long-term obligations	924	500
Payments on debt and finance lease obligations	(1,775)	(1,285)
Repurchase of common stock	—	(1,325)
Cash dividends	—	(233)
Other, net	61	(16)
Net cash used in financing activities	(790)	(609)
Net (Decrease)/Increase in Cash, Cash Equivalents and Restricted Cash Equivalents	(159)	237
Cash, cash equivalents and restricted cash equivalents at beginning of period	10,055	2,748
Cash, cash equivalents and restricted cash equivalents at end of period	9,896	2,985

La siguiente tabla proporciona una conciliación del efectivo, los equivalentes de efectivo y el efectivo restringido que figuran en los Balances Consolidados con el total de dichos importes que se muestran arriba:

Current assets:		
Cash and cash equivalents	\$ 8,460	\$ 1,910
Restricted cash included in prepaid expenses and other	213	57
Other assets:		
Cash restricted for airport construction	1,223	1,018
Total cash, cash equivalents and restricted cash equivalents	\$ 9,896	\$ 2,985

DELTA AIR LINES. INC.
Consolidated Balance Sheets
(Unaudited)

(in millions)	March 31, 2021	December 31, 2020
ASSETS		
Current Assets:		
Cash and cash equivalents	\$ 8,460	\$ 8,307
Short-term investments	5,575	5,789
Accounts receivable, net	1,837	1,396
Fuel inventory	457	377
Expendable parts and supplies inventories, net	371	355
Prepaid expenses and other	1,153	1,180
Total current assets	<u>17,853</u>	<u>17,404</u>
Property and Equipment, Net:		
Property and equipment, net	<u>26,862</u>	<u>26,529</u>
Other Assets:		
Operating lease right-of-use assets	5,577	5,733
Goodwill	9,753	9,753
Identifiable intangibles, net	6,009	6,011
Cash restricted for airport construction	1,223	1,556
Equity investments	1,929	1,665
Deferred income taxes, net	2,306	1,988
Other noncurrent assets	1,571	1,357
Total other assets	<u>28,368</u>	<u>28,063</u>
Total assets	<u>\$ 73,083</u>	<u>\$ 71,996</u>
LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY		
Current Liabilities:		
Current maturities of debt and finance leases	\$ 2,983	\$ 1,732
Current maturities of operating leases	653	678
Air traffic liability	5,105	4,044
Accounts payable	3,432	2,840
Accrued salaries and related benefits	2,182	2,086
Loyalty program deferred revenue	2,439	1,777
Fuel card obligation	1,100	1,100
Other accrued liabilities	2,794	1,670
Total current liabilities	<u>20,688</u>	<u>15,927</u>
Noncurrent Liabilities:		
Debt and finance leases	26,061	27,425
Noncurrent air traffic liability	250	500
Pension, postretirement and related benefits	10,396	10,630
Loyalty program deferred revenue	4,846	5,405
Noncurrent operating leases	5,568	5,713
Other noncurrent liabilities	4,792	4,862
Total noncurrent liabilities	<u>51,913</u>	<u>54,535</u>
Commitments and Contingencies		
Stockholders' Equity:		
	482	1,534
Total liabilities and stockholders' equity	<u>\$ 73,083</u>	<u>\$ 71,996</u>

Nota A: La capacidad programada, también denominada millas asiento disponibles o ASM y que históricamente hemos presentado como una medida de capacidad, es igual al número total de asientos disponibles para transportar pasajeros durante un periodo de información multiplicado por el número total de millas voladas durante ese periodo. La capacidad vendible se refiere a las millas asiento disponibles después de dar efecto a los asientos bloqueados. Las métricas de costos e ingresos unitarios de este comunicado, 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 a la variación porcentual de la tasa de consumo de combustible de un periodo a otro, que se calcula como 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 utiliza estas medidas se describen a continuación. Las conciliaciones pueden no calcularse debido al redondeo.

En ocasiones, Delta utiliza información ("medidas financieras no-GAAP") que se deriva de los Estados Financieros Consolidados, pero que no se presenta de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados en EE. UU. ("GAAP"). De acuerdo con las normas de la Comisión del Mercado de Valores, las medidas financieras no GAAP pueden ser consideradas además de los resultados preparados de acuerdo con los GAAP, pero no deben ser consideradas como un sustituto o superior a los resultados GAAP. Las tablas siguientes muestran las conciliaciones de las medidas financieras no GAAP utilizadas en este comunicado con las medidas financieras GAAP más directamente comparables.

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

(Pérdida)/Resultado antes de impuestos, (Pérdida)/Resultado neto y (Pérdida)/Beneficio por acción diluido, ajustado. En el período actual, las (pérdidas)/resultados antes de impuestos, las (pérdidas)/resultados netos y las (pérdidas)/beneficios diluidos por acción, ajustados, excluyen las siguientes partidas directamente relacionadas con el impacto del COVID-19 y nuestra respuesta para la comparabilidad con el período anterior:

Cargos por reestructuración. Durante el año 2020, registramos cargos por reestructuración, incluyendo ciertas acumulaciones, a raíz de decisiones comerciales estratégicas en respuesta a la pandemia del COVID-19. En el trimestre de marzo de 2021, reconocimos US\$ 44 millones de ajustes a algunos de esos cargos de reestructuración, que representan cambios en nuestras estimaciones.

Reconocimiento de la subvención gubernamental. Reconocimos US\$1 200 millones de los ingresos de la subvención de la primera extensión del programa de apoyo a la nómina como un contra gasto. Reconocemos los ingresos de la subvención como contra gastos en función de los periodos a los que se destinan los fondos y esperamos utilizar todos los ingresos de la primera ampliación del programa de apoyo a la nómina a finales del trimestre de junio de 2021.

Deterioros y pérdidas por el método de participación. Estos ajustes se refieren a la contabilización de nuestra parte de las pérdidas registradas por nuestras empresas por el método de participación.

Pérdida por extinción de deuda. Este ajuste está relacionado con la extinción anticipada de una parte de nuestra deuda contraída durante la pandemia del COVID-19.

Asimismo, ajustamos periódicamente los (resultados) antes de impuestos, los (resultados) netos y los (resultados) diluidos por acción para determinar los (resultados) antes de impuestos, los (resultados) netos y los (resultados) diluidos por acción, ajustados por los motivos que se describen a continuación. Incluimos el efecto de los ajustes en el impuesto sobre la renta al presentar las (pérdidas)/ganancias netas ajustadas.

Ajustes de MTM y liquidaciones de coberturas. Los ajustes de mercado ("MTM") se definen como cambios en el valor razonable registrados en periodos distintos al de liquidación. Estas variaciones del valor razonable no son necesariamente indicativas del valor real de liquidación de la cobertura subyacente en el periodo de liquidación del contrato. Las liquidaciones representan el efectivo recibido o pagado en los contratos de cobertura liquidados durante el periodo correspondiente.

Ajustes de la inversión de capital MTM. Ajustamos nuestra parte proporcional de los ajustes MTM de la cartera de coberturas de nuestra participada por el método de la participación, Virgin Atlantic, (registrados en los gastos no operativos) para que los inversores puedan comprender y analizar nuestro rendimiento operativo básico en los periodos indicados.

Ajustes de MTM en las inversiones. Las ganancias/pérdidas no realizadas proceden de nuestras inversiones en acciones que se contabilizan a su valor razonable en los gastos no operativos. Estas ganancias/pérdidas se deben a las variaciones de los precios de las acciones, las fluctuaciones de las divisas y otras técnicas de valoración de las inversiones en empresas que no cotizan en bolsa. El ajuste de estas ganancias/pérdidas permite a los inversores comprender y analizar mejor nuestro rendimiento operativo básico en los periodos indicados.

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 que sean comparables.

(in millions, except per share data)	Three Months Ended March 31, 2021			Three Months Ended March 31, 2021
	Pre-Tax	Income	Net	Net Loss
	Loss	Tax	Loss	Per Diluted Share
GAAP	\$ (1,515)	\$ 338	\$ (1,177)	\$ (1.85)
Adjusted for:				
Restructuring charges	(44)	10	(34)	
Government grant recognition	(1,186)	276	(910)	
Impairments and equity method losses	54	(12)	42	
Loss on extinguishment of debt	56	(13)	43	
MTM adjustments and settlements on hedges	(23)	5	(18)	
MTM adjustments on investments	(262)	59	(203)	
Non-GAAP	\$ (2,919)	\$ 663	\$ (2,256)	\$ (3.55)

(in millions, except per share data)	Three Months Ended March 31, 2019			Three Months Ended March 31, 2019
	Pre-Tax	Income	Net	Net Income
	Income	Tax	Income	Per Diluted Share
GAAP	\$ 946	\$ (216)	\$ 730	\$ 1.09
Adjusted for:				
MTM adjustments and settlements on hedges	8	(2)	6	
Equity investment MTM adjustments	(21)	5	(16)	
MTM adjustments on investments	(100)	20	(80)	
Delta Private Jets adjustment	(1)	—	(1)	
Non-GAAP	\$ 831	\$ (193)	\$ 639	\$ 0.96

Ingresos operativos, ajustados e ingresos totales por Milla de Asiento Disponible ("TRASM" por sus siglas en inglés), ajustados.

Ajustamos los ingresos de operación y el TRASM por las ventas de refinería a terceros por las razones que se describen a continuación.

Realizamos un ajuste relacionado con Delta Private Jets por la misma razón descrita anteriormente en el epígrafe de (pérdidas)/ingresos antes de impuestos, (pérdidas)/ingresos netos y (pérdidas)/beneficios diluidos por acción, ajustados.

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

(in millions)	Three Months Ended			1Q21 vs 1Q19 % Change
	March 31, 2021	June 30, 2019	March 31, 2019	
Operating revenue	\$ 4,150	\$ 12,536	\$ 10,472	
Adjusted for:				
Third-party refinery sales	(540)	(40)	(48)	
Delta Private Jets adjustment	—	(49)	(43)	
Operating revenue, adjusted	\$ 3,610	\$ 12,448	\$ 10,381	(65)%

(in millions)	Three Months Ended		Change
	December 31, 2020	December 31, 2019	
Operating revenue	\$ 3,973	\$ 11,439	
Adjusted for:			
Third-party refinery sales	(441)	(2)	
Delta Private Jets adjustment	—	(53)	
Operating revenue, adjusted	\$ 3,532	\$ 11,384	(69)%

	Three Months Ended		Change
	March 31, 2021	March 31, 2019	
TRASM (cents)	10.34	16.78	
Adjusted for:			
Third-party refinery sales	(1.35)	(0.08)	
Delta Private Jets adjustment	—	(0.07)	
TRASM, adjusted	9.00	16.63	(46)%

Gastos operativos ajustados y CASM ajustado. En el periodo actual, los gastos operativos ajustados y el CASM ajustado excluyen las siguientes partidas directamente relacionadas con el impacto del COVID-19 y nuestra respuesta: gastos de reestructuración y el reconocimiento de subvenciones gubernamentales, tal y como se ha comentado anteriormente en los apartados de (pérdidas)/ingresos antes de impuestos, (pérdidas)/ingresos netos y (pérdidas)/beneficios por acción diluidos ajustados. También ajustamos los gastos operativos y el CASM por los ajustes y liquidaciones de MTM sobre coberturas, ventas de refinerías a terceros y el ajuste de Delta Private Jets por las mismas razones descritas anteriormente en los epígrafes de (pérdidas)/ingresos antes de impuestos, (pérdidas)/ingresos netos y (pérdidas)/beneficios diluidos por acción, ajustados, e ingresos operativos, ajustados y TRASM, ajustados para determinar los gastos operativos, ajustados y el CASM, ajustado.

(operating expense in millions, CASM in cents)	Operating Expense		CASM	
	Three Months Ended		Three Months Ended	
	March 31, 2021	March 31, 2019	March 31, 2021	March 31, 2019
GAAP	\$ 5,548	\$ 9,452	13.83	15.14
Adjusted for:				
Restructuring charges	44	—	0.11	—
Government grant recognition	1,186	—	2.96	—
MTM adjustments and settlements on hedges	23	(8)	0.06	(0.01)
Third-party refinery sales	(540)	(48)	(1.35)	(0.08)
Delta Private Jets adjustment	—	(42)	—	(0.07)
Non-GAAP	\$ 6,261	\$ 9,354	15.61	14.99

(Quema de liquidez) / Generación de efectivo. Presentamos la (quema de liquidez)/generación de efectivo ya que la gerencia cree que esta métrica es útil para que los inversores evalúen la capacidad de la empresa para mantener la liquidez y volver a generar efectivo. La compañía define la quema de liquidez /generación 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, (iii) flujos de efectivo netos relacionados con determinados proyectos de construcción de aeropuertos y otros, (iv) acuerdos de financiación de aviones, (v) ingresos de subvenciones gubernamentales, y (vi) otros cargos que no son representativos de nuestras operaciones principales, como los cargos asociados a nuestros programas de separación voluntaria y jubilación anticipada. Los ajustes incluyen:

Reembolsos netos 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 periodo, incluidas las ganancias y pérdidas. Ajustamos esta actividad para ofrecer a los inversores una mejor comprensión del flujo de caja libre de la empresa generado por nuestras operaciones.

Inversiones estratégicas y relacionadas. Los flujos de efectivo relacionados con nuestras inversiones y transacciones relacionadas con otras aerolíneas se incluyen en nuestras actividades de inversión según los PCGA. Ajustamos esta actividad ya que proporciona una comparación más significativa con nuestros pares de la industria de las aerolíneas.

Flujos de efectivo neto relacionados con determinados proyectos de construcción de aeropuertos y otros. Los flujos de caja relacionados con determinados proyectos de construcción de aeropuertos se incluyen en nuestras actividades operativas y gastos de capital según los PCGA. Hemos ajustado estas partidas, que se financiaron principalmente con efectivo restringido para la construcción de aeropuertos, para ofrecer a los inversores una mejor comprensión del flujo de caja libre de la empresa y de los gastos de capital que son fundamentales para nuestras operaciones en los periodos indicados.

Acuerdos de financiamiento de aeronaves. Los flujos de caja de los pagos declarados dentro de las actividades de inversión relacionados con la compra de aeronaves que se financian totalmente en el periodo se eliminan del flujo de caja libre al calcular el consumo diario de efectivo para ilustrar mejor el efectivo generado por nuestras operaciones principales.

Subvenciones públicas. Los flujos de caja relacionados con los ingresos de la subvención de la ampliación del PSP, se contabilizan dentro de las actividades operativas en los resultados GAAP. Ajustamos el flujo de efectivo libre para esta partida en el cálculo del consumo de efectivo diario para ilustrar mejor el efectivo de nuestras operaciones principales.

Programas voluntarios. Flujos de efectivo de los programas de separación voluntaria y jubilación anticipada ofrecidos a los empleados durante 2020, que se contabilizan dentro de las actividades operativas en los resultados GAAP. Ajustamos el flujo de efectivo libre para esta partida en el cálculo del consumo de efectivo diario para ilustrar mejor el efectivo de nuestras operaciones principales.

(in millions)	Three Months Ended		Month Ended	
	March 31, 2021		March 31, 2021	
Net cash provided by operating activities	\$	691	\$	1,079
Net cash (used in)/provided by investing activities		(60)		419
Adjustments:				
Net redemptions of short-term investments		(210)		(531)
Strategic investments and related		(19)		—
Net cash flows related to certain airport construction projects and other		308		62
Total free cash flow	\$	710	\$	1,030
Aircraft financing arrangements		170		57
Government grant proceeds		(2,033)		(1,001)
Voluntary programs		144		43
Adjusted free cash flow	\$	(1,009)	\$	128
Days in period		90		31
Average daily cash (burn)/generation	\$	(11)	\$	4

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 por el efectivo, los equivalentes de efectivo y las inversiones a corto plazo, así como el efectivo restringido de LGA, lo que da como resultado la 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)	March 31, 2021	
Debt and finance lease obligations	\$	29,043
Plus: sale-leaseback financing liabilities		2,271
Plus: unamortized discount/(premium) and debt issue cost, net and other		226
Adjusted debt and finance lease obligations	\$	31,540
Plus: 7x last twelve months' aircraft rent		2,819
Adjusted total debt	\$	34,359
Less: cash, cash equivalents and short-term investments		(14,035)
Less: LGA restricted cash		(1,223)
Adjusted net debt	\$	19,102

(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)	March 31, 2019	
Debt and finance lease obligations	\$	10,764
Plus: unamortized discount/(premium) and debt issue cost, net and other		(82)
Adjusted debt and finance lease obligations	\$	10,683
Plus: 7x last twelve months' aircraft rent		2,809
Adjusted total debt	\$	13,492
Less: cash, cash equivalents and short-term investments		(1,910)
Less: LGA restricted cash		(1,383)
Adjusted net debt	\$	10,198

Gasto de combustible, ajustado y precio medio del combustible por galón, ajustado. Ajustamos el gasto de combustible para los ajustes MTM y las liquidaciones de las coberturas y Delta Private Jets por las mismas razones descritas en el apartado de (pérdidas)/ingresos antes de impuestos, (pérdidas)/ingresos netos y (pérdidas)/beneficios diluidos por acción, ajustados.

(in millions, except per gallon data)	Three Months Ended			Average Price Per Gallon		
	March 31,	December 31,	March 31,	March 31,	December 31,	March 31,
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Total fuel expense	\$ 1,017	\$ 723	\$ 1,978	\$ 1.87	\$ 1.45	\$ 2.06
MTM adjustments and settlements on hedges	23	(6)	(8)	0.04	(0.01)	(0.01)
Delta Private Jets adjustment	—	—	(7)	—	—	(0.01)
Total fuel expense, adjusted	\$ 1,040	\$ 717	\$ 1,963	\$ 1.91	\$ 1.44	\$ 2.04

Percent change 2021 compared to 2019

(47)%

Costo unitario sin combustible o costo por milla de asiento disponible, ("CASM-Ex"). En el periodo actual, el CASM-Ex excluye las siguientes partidas directamente relacionadas con el impacto del COVID-19 y nuestra respuesta: gastos de reestructuración y reconocimiento de subvenciones gubernamentales, como se ha comentado anteriormente en el apartado de (pérdidas)/ingresos antes de impuestos, (pérdidas)/ingresos netos y (pérdidas)/beneficios diluidos por acción, ajustados. Ajustamos las ventas de la refinería a terceros por la misma razón descrita anteriormente en el epígrafe de ingresos de explotación, ajustados y TRASM, ajustados. Ajustamos las ventas de Delta Private Jets por la misma razón descrita anteriormente en el epígrafe de (pérdidas)/ingresos antes de impuestos, (pérdidas)/ingresos netos y (pérdidas)/beneficios diluidos por acción, ajustados. También ajustamos el CASM por los siguientes elementos para determinar el CASM-Ex por las razones que se describen a continuación.

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

Participación en las ganancias. Nos ajustamos a la participación en los beneficios porque este ajuste permite a los inversores comprender y analizar mejor nuestro rendimiento de costos recurrentes y proporciona una comparación más significativa de nuestros costos operativos básicos en la industria de las aerolíneas.

	Three Months Ended			1Q21 vs 1Q19 % Change
	March 31, 2021	June 30, 2019	March 31, 2019	
CASM (cents)	13.83	14.51	15.14	
Adjusted for:				
Restructuring charges	0.11	—	—	
Government grant recognition	2.96	—	—	
Aircraft fuel and related taxes	(2.54)	(3.19)	(3.17)	
Third-party refinery sales	(1.35)	(0.06)	(0.08)	
Profit sharing	—	(0.72)	(0.35)	
Delta Private Jets adjustment	—	(0.06)	(0.05)	
CASM-Ex	13.01	10.47	11.49	13 %

Nota C: Anteriormente asignábamos determinados costos (como tasas de aterrizaje y otros alquileres, salarios y costos relacionados y servicios contratados) a los gastos de las aerolíneas regionales en nuestra cuenta de resultados basándonos en estadísticas relevantes (como el recuento de pasajeros). A partir del trimestre de marzo de 2021 ya no realizamos esta asignación y hemos reclasificado los costos presentados en períodos anteriores para alinearlos con esta presentación. Esta reclasificación refleja mejor la naturaleza de estos gastos relacionados con las aerolíneas regionales y la forma en que la administración los considera. Los importes restantes de los gastos de las aerolíneas regionales representan los pagos a nuestras aerolíneas regionales en virtud de los acuerdos de compra de capacidad y los gastos de nuestra filial regional al cien por ciento, Endeavor Air, Inc.

Los cuadros siguientes muestran únicamente las partidas de gastos de operatividad afectadas en 2020 y 2019. Esta reclasificación no tiene ninguna repercusión en el total de gastos de operatividad, que permanece inalterado.

	Q1 2020		Q2 2020		Q3 2020		Q4 2020	
	Previously Reported	Currently Reported	Previously Reported	Currently Reported	Previously Reported	Currently Reported	Previously Reported	Currently Reported
Operating Expense:								
Salaries and related costs	\$ 2,771	\$ 2,862	\$ 2,086	\$ 2,127	\$ 1,956	\$ 2,012	\$ 1,940	\$ 2,001
Contracted services	675	748	344	369	379	419	381	417
Landing fees and other rents	467	550	350	422	378	458	323	403
Regional carrier expense	902	577	497	338	488	290	591	380
Passenger commissions and other selling expenses	358	398	45	50	94	100	84	95
Passenger service	257	273	88	91	88	92	90	95
Other	511	533	196	209	238	250	218	236

	Q1 2019		Q2 2019		Q3 2019		Q4 2019	
	Previously Reported	Currently Reported	Previously Reported	Currently Reported	Previously Reported	Currently Reported	Previously Reported	Currently Reported
Operating Expense:								
Salaries and related costs	\$ 2,639	\$ 2,732	\$ 2,752	\$ 2,847	\$ 2,884	\$ 2,976	\$ 2,949	\$ 3,046
Contracted services	632	709	657	731	685	760	668	742
Landing fees and other rents	419	524	442	548	460	566	440	538
Regional carrier expense	893	538	905	542	900	543	885	536
Passenger commissions and other selling expenses	427	474	538	597	539	597	488	542
Passenger service	271	288	322	340	345	360	313	325
Other	429	445	413	424	476	487	455	469