

CONTACT: Investor Relations
404-715-2170
InvestorRelations@delta.com

Corporate Communications
404-715-2554
Media@delta.com

Delta Air Lines anuncia os resultados financeiros do primeiro trimestre de 2021

No primeiro trimestre de 2021, o prejuízo antes dos impostos GAAP foi de US\$ 1,5 bilhão, com perda por ação de US\$ 1,85 sobre a receita total de US\$ 4,2 bilhões;

No primeiro trimestre de 2021, a perda ajustada antes dos impostos foi de US\$ 2,9 bilhões, com perda ajustada por ação de US\$ 3,55 sobre a receita operacional ajustada de US\$ 3,6 bilhões;

A aceleração da demanda ajudou na geração de caixa positivo no mês de março, marcando um momento fundamental em nossa recuperação.

ATLANTA, 15 de abril 2021 – A Delta Air Lines (NYSE:DAL) anunciou hoje os resultados financeiros do primeiro trimestre de 2021 e apresentou suas perspectivas para o trimestre de junho deste ano. Os destaques dos resultados no referido período, incluindo as métricas GAAP e ajustada, estão descritos no decorrer deste comunicado.

“Um ano após o início da pandemia, os viajantes estão ganhando convicção e começando a retomar suas vidas. A Delta está acelerando para a recuperação com nossa marca mais forte e confiável do que nunca”, disse o CEO da Delta, Ed Bastian. “Graças aos incríveis esforços do nosso pessoal, alcançamos uma geração de caixa diário positivo no mês de março, uma conquista notável considerando nosso bloqueio dos assentos do meio e o baixo nível de demanda por viagens internacionais e de negócios. Se as tendências de recuperação se mantiverem, esperamos geração de caixa positivo no próximo trimestre e vemos um caminho para voltar à lucratividade no terceiro trimestre, conforme a recuperação da demanda progride”.

Resultados Financeiros do Primeiro Trimestre

- O prejuízo ajustado antes dos impostos de US\$ 2,9 bilhões exclui US\$ 1,2 bilhão em benefícios relacionados à primeira extensão do programa de apoio à folha de pagamento (PSP2), que é parcialmente compensado, entre outros itens, pelos encargos de extinção da dívida incorridos pelo pagamento antecipado de nosso empréstimo a prazo de US\$ 1,5 bilhão em *slots*, portões de embarque e rotas;
- A receita operacional ajustada de US\$ 3,6 bilhões diminuiu 65 por cento diante de uma capacidade vendável 55 por cento menor (consulte a Nota A) em relação ao primeiro trimestre de 2019;
- A despesa operacional total, que inclui o benefício de US\$ 1,2 bilhão relacionado ao PSP2, diminuiu US\$ 3,9 bilhões em relação ao trimestre de março de 2019. Ajustado para o benefício relacionado ao PSP2 e com a venda de refinarias a terceiros, a despesa operacional total diminuiu US\$ 3,1 bilhões, ou 33 por cento, neste trimestre em comparação com igual período de 2019, impulsionado por reduções de despesas correlatas à capacidade e receita, salários mais baixos e gastos relacionados e forte gestão de custos em toda a empresa;
- Neste primeiro trimestre, a queima de caixa (ver Nota B) foi, em média, de US\$ 11 milhões por dia e tornou-se positiva no mês de março, com geração de caixa de US\$ 4 milhões por dia;

- No final do trimestre de março, a empresa tinha US\$ 16,6 bilhões em liquidez, incluindo caixa e equivalentes de caixa, investimentos de curto prazo e linhas de crédito rotativo não utilizadas. A companhia tinha dívida total e obrigações de arrendamento financeiro de US\$ 29 bilhões, com dívida líquida ajustada de US\$ 19,1 bilhões, que era maior do que a orientação anterior como resultado de decisões de financiamento de aeronaves.

Perspectivas Para o Segundo Trimestre de 2021

	Previsão para o 2ºT21
Capacidade Programada ¹	Menos ~32%
Capacidade Vendável ¹	Menos ~40%
Receita Total ^{1,2}	Menos 50% - 55%
Preço do Combustível (US\$/galão) ²	US\$ 1,85 - US\$ 1,95
CASM-Ex ^{1,2}	Aumento 6% - 9%
Despesas de Capital	~US\$ 550 milhões
Dívida Líquida Ajustada ^{2,3}	US\$ 19 bilhões – US\$ 19,5 bilhões

¹ Comparada com o segundo trimestre de 2019

² Medida não-GAAP

³ Inclui fundos PSP3 estimados de ~ US\$ 2,7 bilhões que devem ser recebidos no trimestre de junho de 2021

Ambiente de Receita

“As tendências recentes de demanda são encorajadoras em virtude do aumento da confiança nas viagens aéreas, conforme as taxas de vacinação crescem e as restrições de viagens diminuem, com as reservas atuais de lazer dentro dos Estados Unidos recuperadas em 85% em relação aos níveis de 2019”, disse o presidente da Delta, Glen Hauenstein. “Para o trimestre de junho, esperamos uma melhora sequencial significativa na receita à medida em que a demanda de lazer acelera no período de pico do verão e adicionamos capacidade de forma eficiente com a suspensão do nosso bloqueio de assentos em 1º de maio. Com isso, teremos as receitas se recuperando entre 45 e 50 por cento em comparação a 2019”.

A receita operacional ajustada da Delta de US\$ 3,6 bilhões no trimestre de março caiu 65 por cento em comparação com o mesmo período de 2019, uma melhoria sequencial de quatro pontos em relação ao último trimestre de 2020, encerrado em dezembro. As receitas de passageiros diminuíram 70 por cento neste trimestre em comparação com o trimestre de março de 2019 em uma capacidade vendável 55 por cento menor, já que a Delta foi a única companhia que continuou bloqueando as poltronas intermediárias. As receitas domésticas de passageiros decresceram 66 por cento quando comparadas ao trimestre de março de 2019, mas, impulsionadas pela demanda de lazer, subiram mais de cinco pontos em relação aos resultados do trimestre anterior. A receita de passageiros internacionais permanece limitada em 81 por cento em comparação com o trimestre de março de 2019, o que foi ocasionado pelas restrições de viagens contínuas.

Especificamente no mês de março, a receita de passageiros foi 50 por cento maior do que em fevereiro, quase 15 pontos melhor do que as tendências de sazonalidade normais impulsionadas pela demanda de lazer. As vendas líquidas à vista, definidas como passagens compradas menos passagens reembolsadas, dobraram de janeiro para março e continuam melhorando. A demanda corporativa diminuiu 80 por cento em relação ao trimestre de março de 2019. Esse segmento deu sinais de recuperação durante o trimestre, com os volumes de março melhorando em relação a fevereiro a uma taxa duas vezes maior do que o crescimento sazonal normal entre os dois meses.

As receitas não relacionadas a passagens superaram as receitas de passageiros, com receitas de carga 12 por cento maiores em relação primeiro trimestre de 2019 e receitas totais de fidelidade 48 por cento menores. A remuneração da American Express caiu 23 por cento no mesmo período, pois os gastos com cartão continuam a se recuperar mais rapidamente do que o tráfego de passageiros.

Desempenho de Custo

“Estou satisfeito com a forma como a equipe se uniu para cuidar uns dos outros e dos nossos clientes, ao mesmo tempo em que produzia um ótimo desempenho de custo. Conforme a recuperação começa a se fortalecer, estou animado para ver nosso foco mudar da estabilização da posição financeira da empresa para a criação de valor, voltando à lucratividade, geração de caixa e restauração do nosso balanço patrimonial”, disse o codiretor financeiro interino da Delta, Gary Chase. “Esperamos estreitar nosso prejuízo ajustado antes dos impostos no segundo trimestre para entre US\$ 1 bilhão e US\$ 1,5 bilhão, com melhoria progressiva para alcançar um resultado de equilíbrio no mês de junho”.

No primeiro trimestre, as despesas operacionais totais ajustadas diminuíram US\$ 3,1 bilhões, excluindo o benefício de US\$ 1,2 bilhão do PSP2 e outros itens relacionados à COVID-19. O CASM da Delta foi 9 por cento menor do que no trimestre finalizado em março de 2019. O CASM ajustado foi 4,1 por cento maior do que no primeiro trimestre de 2019, com 36 por cento menos capacidade. O desempenho das despesas foi impulsionado por US\$ 923 milhões, ou 47 por cento, de redução nas despesas com combustível em relação ao trimestre de março de 2019, com uma diminuição de 38 por cento nos gastos de manutenção e menores custos relacionados à volume e receita. Os salários e custos relacionados e a participação nos lucros de US\$ 2,2 bilhões caíram 25 por cento no comparativo com o primeiro trimestre de 2019. A eficiência do combustível (consulte a Nota A) foi aprimorada em 12 por cento neste trimestre em relação ao mesmo período de 2019, com quase metade da melhoria advinda dos esforços de renovação da nossa frota. O restante foi impulsionado por fatores que esperamos ser temporários, incluindo redução do congestionamento aéreo e taxas de ocupação das aeronaves mais baixas.

Em relação ao primeiro trimestre de 2019, nossas atuais despesas operacionais totais ajustadas caíram 33 por cento em comparação com nossa previsão inicial de 35 a 40 por cento. As despesas mais altas com combustível geraram uma variação de quase US\$ 100 milhões em relação às nossas projeções em janeiro. O preço ajustado do combustível de US\$ 1,91 por galão aumentou 33 por cento no período em comparação com o último trimestre de 2020 e acima das expectativas iniciais sobre valores de mercado mais altos do que o esperado, além das perdas na refinaria equivalentes a 23 centavos de dólar por galão. Os custos não relacionados a combustível foram maiores do que os projetados em função das despesas de prevenção contra a COVID entre os funcionários, incluindo vacinas e testes, além de gastos relacionados à recuperação.

As despesas não operacionais no trimestre aumentaram US\$ 43 milhões em comparação com o trimestre de março de 2019, o que foi ocasionado principalmente por maiores custos com juros, parcialmente compensadas por um ganho em nosso investimento na Wheels Up.

Durante o trimestre encerrado, reclassificamos certos valores que anteriormente eram alocados junto às despesas das transportadoras regionais para seus itens de linha natural dentro das despesas operacionais. Essas reclassificações refletem melhor a natureza desses gastos e como a administração os vê. A alocação foi de aproximadamente US\$ 900 milhões em 2020, incluindo US\$ 325 milhões no primeiro trimestre de 2020, e US\$ 1,4 bilhão em 2019, incluindo US\$ 355 milhões no trimestre finalizado em março de 2019. Os valores restantes nas despesas das operadoras regionais representam pagamentos às nossas operadoras regionais sob acordos de compra de capacidade e as despesas da subsidiária regional de nossa propriedade integral, a Endeavor Air, Inc. Consulte a Nota C para um resumo dessa realocação por item de linha nas despesas operacionais.

Balanço, Caixa e Liquidez

“Com nosso fluxo de caixa e ganhos próximos à inflexão, começamos nossa jornada de redução da alavancagem”, disse o codiretor financeiro interino da Delta, Gary Chase. “No final do segundo trimestre, teremos diminuído as obrigações financeiras em quase US\$ 10 bilhões por meio de uma combinação de pagamento de dívidas e aceleração dos fundos de pensão que vem ocorrendo desde o outono (do Hemisfério Norte*) passado. Isso reflete uma reviravolta sem precedentes na saúde de nossos planos de previdência na última década, garantindo o futuro de nossos aposentados”.

No final do referido trimestre, a empresa tinha dívida total e obrigações de arrendamento financeiro de US\$ 29 bilhões, com uma dívida líquida ajustada de US\$ 19,1 bilhões, o que significa US\$ 8,6 bilhões a mais do que em dezembro de 2019. A dívida total da companhia tinha uma taxa de juros média ponderada de 4,5 por cento ao fim do trimestre de março. No decorrer dos três primeiros meses de 2021, a empresa pagou antecipadamente seu empréstimo a prazo de US\$ 1,5 bilhão em *slots*, portões de embarque e rotas. E, ao final do trimestre que se encerrará em junho, espera-se que o total da dívida e do financiamento de pensões pagos desde o final do terceiro trimestre de 2020 chegue a quase US\$ 10 bilhões.

Conforme anunciado anteriormente durante o trimestre, a empresa financiou voluntariamente US\$ 1 bilhão em seus planos de pensão em 1º de abril. A companhia também está avaliando até US\$ 1 bilhão de contribuição voluntária adicional no final deste ano para financiar totalmente os planos de pensão com base nos termos do recém-aprovado *American Rescue Plan Act*. Nesse nível de financiamento, espera-se que o retorno do investimento satisfaça os pagamentos de benefícios futuros, que acreditamos eliminariam quaisquer contribuições materiais em dinheiro para os planos futuros.

O caixa gerado pelas operações durante o trimestre foi de US\$ 691 milhões, incluindo o benefício do PSP2. A queima diária de caixa foi em média de US\$ 11 milhões no trimestre, tornando-se positivo em março, com geração de caixa de US\$ 4 milhões por dia à medida em que as pessoas ganharam confiança para viajar e começaram a comprar passagens com mais antecedência para as mesmas, impulsionando uma extensão da curva de reservas. Com essa melhoria na curva de reserva, a Responsabilidade por Tráfego Aéreo da empresa reverteu uma tendência de declínio de três quartos, aumentando em mais de US\$ 800 milhões desde o final de 2020. Os créditos de viagens somam quase 50 por cento da Responsabilidade por Tráfego Aéreo e representam aproximadamente de 10 a 15 por cento da média de reservas diárias.

A Delta encerrou o trimestre de março com US\$ 16,6 bilhões em liquidez, incluindo US\$ 2,6 bilhões em capacidade de crédito rotativo não sacado. No segundo trimestre, a empresa prevê receber aproximadamente US\$ 2,7 bilhões do Tesouro dos Estados Unidos sob o PSP3.

Outros Destaques do Primeiro Trimestre

Cultura e Pessoas:

- Restauração da carga horária integral de nosso pessoal em 1º de janeiro de 2021 e anúncio dos planos para chamar de volta todos os 1,700 pilotos que haviam sido colocados em status inativo;
- Vacinação de mais de 44 por cento dos funcionários até 15 de abril de 2021, de acordo com nossa principal prioridade de proteger nosso pessoal;
- Realização de mais de 130 mil exames de COVID-19 nos funcionários durante o trimestre como parte de nosso programa de testagem líder do setor para ajudar a reduzir a transmissão do vírus;
- Compromisso de acelerar o financiamento de nossos planos de pensão com uma contribuição voluntária de US\$ 1 bilhão em abril e avaliação de até US\$ 1 bilhão em contribuição adicional ainda este ano;
- Compromisso de fornecer acesso mais igualitário aos benefícios da Delta. Este ano, todos os Agentes de Atendimento ao Cliente se tornarão qualificados para receber todos os benefícios da Delta, incluindo saúde, já que o programa Ready Reserve está encerrado;
- Reconhecimento pela FORTUNE como a companhia aérea mais admirada do mundo pela 10ª vez;
- Fortalecimento de nossa equipe de gestão executiva com a inclusão do médico Henry Ting, o primeiro diretor executivo de Saúde do setor; Alain Bellemare, presidente da área Internacional; e Michelle Horn, diretora executiva de Estratégia.

Experiência do Cliente e Fidelidade:

- Recebimento da classificação de nível hospitalar “Diamante” da Associação de Experiência do Passageiro de Companhias Aéreas em razão do nosso processo de limpeza;
- Lançamento dos aceleradores de categoria do *SkyMiles* pioneiros do setor, permitindo aos clientes acumular até 75 por cento a mais para o status *Medallion* na maioria dos tipos de bilhetes, incluindo viagens-prêmio;

- Anúncio do retorno do serviço de lanches e bebidas para todos os voos a partir de 14 de abril de 2021, com a introdução da tecnologia de pagamento sem contato, utilizando sugestões e comentários de nossos comissários de bordo e parceiros da Mayo Clinic;
- Prorrogação da validade de todos os bilhetes com vencimento em 2021 e de todos as passagens compradas em 2021, que agora expiram em 31 de dezembro de 2022;
- Extensão da isenção da taxa de alteração existente para todos os bilhetes comprados até 30 de abril de 2021;
- Criação e lançamento de um novo mapa digital interativo para pesquisar passagens por preço ou tipo de destino. A ferramenta se integra ao Centro de Planejamento de Viagens digital simplificado da Delta, um guia completo de recursos para gerenciar restrições de viagens, exigências de teste e tudo o que está envolvido na jornada de voo;
- Introdução de nove novas rotas e adição de voos para mais de 20 destinos de lazer importantes neste verão (do Hemisfério Norte*), complementando nossa expansão de serviço recentemente anunciada para o Alasca;
- Lançamento de benefícios aprimorados e recíprocos de categoria elite dos programas de fidelidade da Delta e da WestJet.

Meio Ambiente, Responsabilidade Social e Governança:

- Realização de 12 por cento de melhorias na eficiência de combustível durante o trimestre de março de 2021 em comparação com o trimestre de março de 2019, com quase metade da melhoria diretamente ligada aos nossos esforços de renovação da frota. O impacto restante foi impulsionado por benefícios operacionais que esperamos serem temporários, incluindo redução do congestionamento aéreo e taxas de ocupação das aeronaves mais baixas;
- Colaboração com nossos clientes corporativos para lidar com as emissões de gases da aviação com o uso de combustíveis de aviação sustentáveis;
- Tratamento da maioria das 13 milhões de toneladas métricas de emissões de carbono de nossa companhia aérea de março a dezembro de 2020 por meio de compensações de carbono verificadas de alta qualidade. Dois projetos importantes que a Delta apoiou foram o Rimba Raya e o Keo Seima, que protegem as florestas por meio de um modelo de conservação conduzido pela comunidade envolvendo moradores locais na Indonésia e no Camboja. A companhia espera abordar as emissões restantes desse período de 2020 durante o segundo trimestre de 2021;
- Associação ao Estado da Geórgia e ao Aeroporto Internacional Hartsfield-Jackson, em Atlanta, para criar locais de vacinação contra a COVID-19 gratuitos no terminal aéreo da cidade e no Delta Flight Museum, também em Atlanta. Neste primeiro trimestre, mais de 57 mil pessoas foram imunizadas, incluindo nossos funcionários;
- Aprimoramento das práticas de contratação para reduzir o preconceito nas descrições e qualificações de cargos, introduzindo o treinamento do gerente de seleção para garantir entrevistas justas e inclusivas e melhorando os relatórios para monitorar a diversidade de candidatos e contratações.

Programa de Apoio à Folha de Pagamento / Contabilidade dos Subsídios do Governo

No primeiro trimestre, US\$ 1,2 bilhão do PSP2 foi reconhecido como contradespesa, o que se reflete como “reconhecimento dos subsídios do governo” nas Demonstrações Consolidadas de Operações. Espera-se que os fundos restantes sob o PSP2 sejam reconhecidos no trimestre de junho.

Resultados do Primeiro Trimestre

Os resultados deste primeiro trimestre foram ajustados principalmente para o reconhecimento de subsídios do governo, ganhos não realizados em investimentos, perda na extinção de dívidas, perdas por redução ao valor

recuperável e pelo método de equivalência patrimonial e encargos de reestruturação, conforme descrito nas reconciliações abaixo.

(\$ 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)%

*Notas do editor.

Sobre a Delta Air Lines. A Delta Air Lines (NYSE: DAL) é a companhia aérea líder nos Estados Unidos em segurança, inovação, confiabilidade e experiência do cliente. Impulsionada por nossos funcionários em todo mundo, a Delta lidera há uma década o setor de aviação em excelência operacional, ao mesmo tempo em que mantém nossa reputação oferecendo um premiado serviço ao cliente.

Hoje e sempre, nada é mais importante do que a saúde e a segurança de nossos passageiros e funcionários. Desde o início da pandemia de COVID-19, a Delta se movimentou rapidamente para transformar o padrão de limpeza do setor, à medida em que oferece aos clientes mais espaço ao longo de toda a viagem. Essas e várias outras medidas de proteção garantem uma experiência de viagem segura e confortável para nossos clientes e colaboradores.

Com nossa missão de conectar as pessoas e as culturas do mundo, a Delta se esforça para promover a compreensão em um mundo diverso e servir como uma força para o bem social.

Declarações Prospectivas

As declarações contidas neste comunicado à imprensa que não são fatos históricos, incluindo declarações sobre nossas estimativas, expectativas, crenças, intenções, projeções ou estratégias para o futuro, podem ser "declarações prospectivas", conforme definidas na Lei de Valores Mobiliários de 1933, conforme alterações, na Lei de Mudanças de Valores Mobiliários de 1934, conforme alterações, e na Lei de Reforma de Litígios de Valores Mobiliários de 1995. Tais declarações não são garantias ou promessas de resultados e não devem ser vistas como tal. Todas as declarações prospectivas envolvem uma série de riscos e incertezas que podem causar resultados reais materialmente diferentes das estimativas, expectativas, crenças, intenções, projeções e estratégias refletidas ou sugeridas pelas declarações prospectivas. Esses riscos e incertezas incluem, mas não estão limitados, ao efeito material adverso que a pandemia da COVID-19 está causando no nosso negócio; ao impacto de contrair dívidas significativas em resposta à pandemia; falha em cumprir com os pactos financeiros e outros em nossos contratos de financiamento; os possíveis efeitos de acidentes envolvendo nossas aeronaves; violações ou falhas de segurança em nossos sistemas de tecnologia da informação; violações ou falhas de segurança no sistema tecnológico no qual nos apoiamos; interrupções em nossa infraestrutura de tecnologia da informação; nossa dependência de tecnologia em nossas operações; o desempenho de nossos investimentos e relações comerciais com companhias aéreas em outras partes do mundo; os efeitos de uma interrupção prolongada nos serviços prestados por terceiros; falha em compreender o total valor de ativos intangíveis e de longa duração; questões trabalhistas; os efeitos do clima, desastres naturais e sazonalidade em nossos negócios; o custo do combustível de aviação; a disponibilidade de combustível de aviação; falha ou incapacidade do seguro de cobrir uma suscetibilidade significativa na refinaria Monroe, em Trainer; o impacto da regulamentação ambiental na refinaria de Trainer, incluindo custos relacionados às regulamentações padrão de combustíveis renováveis; nossa capacidade de manter a alta gerência, os funcionários-chave e nossa cultura; danos à nossa reputação e marca se estivermos expostos à publicidade adversa significativa; os efeitos de ataques terroristas ou conflitos geopolíticos; condições competitivas no setor aéreo; interrupções ou perturbações do serviço nos principais aeroportos em que operamos ou problemas significativos associados aos tipos de aeronaves e motores que operamos; os efeitos da ampla regulamentação governamental em nossos negócios; o impacto da regulamentação ambiental e das mudanças climáticas em nossos negócios; e condições econômicas e políticas desfavoráveis nos mercados em que operamos.

Informações adicionais sobre riscos e incertezas que podem causar diferenças entre os resultados reais e as previsões futuras estão contidas em nossos arquivos da Comissão de Valores Mobiliários, incluindo nosso Relatório Anual no Formulário 10-K para o exercício fiscal encerrado em 31 de dezembro de 2020. Deve-se tomar cuidado para não depositar confiança indevida em nossas declarações prospectivas, que representam nossas opiniões somente na data de emissão deste comunicado e que não temos nenhuma intenção atual de atualizar, exceto na extensão exigida por lei.

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	1Q21 (\$M)	Increase (Decrease) 1Q21 versus 1Q19			
		Change vs 2019	Unit Revenue	Yield	Capacity
		Domestic	\$ 2,280	(66)%	(53)%
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

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	\$ 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: A capacidade programada, também conhecida como assentos disponíveis por milhas, ou ASMs (Available Seats per Miles, na sigla em inglês*), e que historicamente apresentamos como uma medida de capacidade, é igual ao número total de assentos disponíveis para o transporte de passageiros durante um período de relatório multiplicado pelo número total de milhas voadas durante esse período. A capacidade vendável refere-se aos assentos disponíveis por milhas após a aplicação dos limites de ocupação e assentos bloqueados. As métricas de unidade de custo e receita contidas nesse comunicado, incluindo todas as medidas apresentadas no resumo estatístico e na Nota B, são calculadas com base na capacidade programada. Eficiência de combustível refere-se ao percentual de variação na taxa de consumo de combustível comparando um período com o outro, calculado por galões de combustível consumido dividido por ASMs.

Nota B: As tabelas a seguir mostram a conformidade de medidas financeiras não-GAAP. Os motivos pelos quais a Delta usa essas medidas estão descritos abaixo. As conformidades podem não ser calculadas devido a arredondamentos.

A Delta às vezes usa informações ("medidas financeiras não-GAAP") derivadas das Demonstrações Financeiras Consolidadas, mas que não são apresentadas de acordo com os princípios contábeis geralmente aceitos nos Estados Unidos ("GAAP"). De acordo com as regras da Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos, as medidas financeiras não-GAAP podem ser consideradas além dos resultados preparados de acordo com o GAAP, mas não devem ser consideradas um substituto ou superior aos resultados GAAP. As tabelas abaixo mostram conformidades de medidas financeiras não-GAAP usadas neste comunicado com as medidas financeiras GAAP mais diretamente comparáveis.

Projeções para o Futuro. A Delta não pode conciliar medidas financeiras não-GAAP futuras porque os itens de ajuste, como os utilizados nas reconciliações abaixo, não serão conhecidos até o final do período e podem ser significativos.

Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados. No período atual, Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados excluem os seguintes itens diretamente relacionados ao impacto da COVID-19 e nossa resposta para comparabilidade com o período anterior:

Encargos de reestruturação. Em 2020, registramos despesas de reestruturação, incluindo alguns aumentos, após decisões estratégicas de negócios em resposta à pandemia da COVID-19. No primeiro trimestre de 2021, reconhecemos US\$ 44 milhões em ajustes em certas despesas de reestruturações, o que representa mudanças nas nossas estimativas.

Reconhecimento de subsídios governamentais. Reconhecemos US\$ 1,2 bilhão proveniente da extensão da concessão do primeiro programa de apoio à folha de pagamento como contradespesa. Estamos reconhecendo os proventos da concessão como contradespesa com base nos períodos em que os fundos se destinavam a beneficiar e esperamos utilizar todos os proventos advindos da extensão da concessão do primeiro programa de apoio à folha de pagamento até o fim do segundo trimestre de 2021.

Imparidades e perdas pelo método de equivalência patrimonial. Esses ajustes estão relacionados ao registro de nossa participação nas perdas computadas por nossos investimentos pelo método de equivalência patrimonial.

Perda na extinção de dívidas. Esse ajuste se relaciona ao cancelamento antecipado de uma parte de nossa dívida incorrida durante a pandemia de COVID-19.

Nós também ajustamos regularmente a receita antes dos impostos (prejuízo), a receita líquida (prejuízo) e os ganhos diluídos (prejuízo) por ação ajustados nos seguintes itens para determinar receita antes dos impostos (prejuízo), receita líquida (prejuízo) e ganhos diluídos (prejuízo) por ação ajustados pelas razões descritas abaixo. Incluímos o efeito do imposto de renda nos ajustes ao apresentar o lucro líquido (prejuízo) ajustado.

Ajustes e liquidações de MTM em hedges. Os ajustes de marcação a mercado ("MTM") são definidos como variações no valor justo registradas em períodos diferentes do período de liquidação. Tais variações no valor justo não são necessariamente indicativas do valor real de liquidação do hedge subjacente no período de liquidação do contrato. As liquidações representam dinheiro recebido ou pago em contratos de hedge liquidados durante o período aplicável.

Ajustes de MTM em investimento de capital. Ajustamos nossa participação proporcional do investimento pelo método de equivalência patrimonial da Virgin Atlantic como ajustes de MTM da carteira de hedge (registrados como despesa não-operacional) para permitir que os investidores entendam e analisem nosso desempenho operacional principal nos períodos mostrados.

Ajustes de MTM nos investimentos. Lucros/prejuízos não realizados no nosso investimento em ações estão contabilizados pelo valor justo em despesas não operacionais. Os lucros/prejuízos são impulsionados por mudanças nos preços das ações, flutuações de moeda estrangeira e outras técnicas de avaliação para investimentos em empresas sem ações negociadas publicamente. Ajustar esses lucros/prejuízos permite que os investidores entendam melhor e analisem nosso desempenho operacional principal nos períodos mostrados.

Ajustes na Delta Private Jets. Porque unimos a Delta Private Jets com a Wheels Up em janeiro de 2020, excluímos o impacto da Delta Private Jets dos resultados de 2019 para comparação.

(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

Receita Operacional ajustada e Receita Total por Milha Disponível ("TRASM") ajustada. Ajustamos a receita operacional e o TRASM para a venda de refinarias a terceiros pelas razões descritas abaixo. Ajustamos a venda da Delta Private Jets pela mesma razão descrita acima sob o título Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados.

Venda de refinaria a terceiros. Ajustamos a receita operacional e o TRASM para a venda de refinarias a terceiros para determinar a receita operacional ajustada e TRASM ajustada porque essas receitas não estão relacionadas ao nosso segmento de companhias aéreas. A receita operacional ajustada e a TRASM ajustada, portanto, fornecem uma comparação mais significativa da receita de nossas operações aéreas com o restante do setor aéreo.

(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)%

Despesa Operacional e CASM ajustados. No período atual, a despesa operacional e o CASM ajustados excluem os seguintes itens diretamente relacionados ao impacto da COVID-19 e nossa resposta: encargos de reestruturação e reconhecimento da concessão do auxílio governamental, conforme discutido acima sob o título Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados. Também acertamos despesas operacionais e CASM para ajustes de MTM e liquidações em hedges, venda de refinaria a terceiros e da Delta Private Jets pelos mesmos motivos descritos acima nos títulos Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados, e Receita Operacional ajustada e Receita Total por Milha Disponível ("TRASM") ajustada para determinar as despesas operacionais e CASM consolidado ajustados.

(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

Queima de Caixa/Geração de Caixa. Apresentamos queima de caixa porque a administração acredita que essa métrica é útil para os investidores avaliarem a capacidade da empresa de manter a liquidez atual e voltar à geração de caixa. A empresa define a queima de caixa/geração de caixa como caixa líquido das atividades operacionais e caixa líquido usado nas atividades de investimento ajustadas para (i) resgates líquidos de investimentos de curto prazo; (ii) investimentos estratégicos e assuntos relacionados, (iii) fluxos de caixa líquidos relacionados a determinados projetos de construção em aeroportos e outros; (iv) acordos de financiamento de aeronaves; (v) proventos da concessão do auxílio governamental; e (vi) outros encargos que não são representativos de nossas operações principais, como encargos associados aos nossos programas de desligamento voluntário e aposentadoria antecipada. Os ajustes incluem:

Resgates líquidos de investimentos de curto prazo. Resgates líquidos de investimentos de curto prazo representam a atividade líquida de compra e venda de investimentos e valores mobiliários no período, incluindo ganhos e perdas. Ajustamos essa atividade para fornecer aos investidores uma melhor compreensão do fluxo de caixa livre da empresa gerado por nossas operações.

Investimentos estratégicos e relacionados. Os fluxos de caixa relacionados aos nossos investimentos e transações relacionadas com outras companhias aéreas estão incluídos em nossas atividades de investimento GAAP. Nós o ajustamos para essa atividade com o intuito de fornecer uma comparação mais significativa com o setor de transporte aéreo.

Fluxos de caixa líquidos relacionados a certos projetos de construção em aeroportos e outros. Os fluxos de caixa relacionados a determinados projetos de construção em aeroportos estão incluídos em nossas atividades operacionais GAAP e dispêndios de capital. Ajustamos esses itens, que foram financiados principalmente em virtude do caixa restrito para a construção em aeroportos, para fornecer aos investidores uma melhor compreensão do fluxo de caixa livre da empresa e dos investimentos em capital que são essenciais para nosso desempenho operacional nos períodos mostrados.

Acordos de financiamento de aeronaves. Os fluxos de caixa de pagamentos relatados nas atividades de investimento relacionados à compra de aeronaves totalmente financiadas no período são removidos do fluxo de caixa livre no cálculo do consumo de caixa diário para ilustrar melhor o caixa gerado em nossas operações principais.

Proventos do subsídio do governo. Fluxos de caixa relacionados à extensão dos recursos de concessão do PSP, relatados dentro das atividades operacionais nos resultados GAAP. Ajustamos o fluxo de caixa livre para este item no cálculo do consumo de caixa diário para ilustrar melhor o caixa de nossas operações principais.

Programas voluntários. Fluxos de caixa dos programas de desligamento voluntário e aposentadoria antecipada oferecidos aos funcionários durante o ano de 2020, relatados nas atividades operacionais nos resultados GAAP. Ajustamos o fluxo de caixa livre para esse item no cálculo do consumo de caixa diário para ilustrar melhor o caixa de nossas operações principais.

(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

Dívida Líquida Ajustada. A Delta usa a dívida total ajustada, incluindo aluguel de aeronaves, além da dívida ajustada e arrendamentos financeiros, para apresentar as obrigações financeiras estimadas. A Delta reduz a dívida total ajustada em caixa, equivalentes de caixa e investimentos de curto prazo, e o caixa restrito da LGA, resultando em dívida líquida ajustada, para apresentar o montante de ativos necessário para satisfazer a dívida. A administração acredita que essa métrica é útil para os investidores na avaliação do perfil geral da dívida da empresa.

(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

Despesa com combustível ajustada e Preço médio do combustível por galão ajustado. Acertamos os ajustes e liquidações de MTM em hedges e a venda da Delta Private Jets pelos mesmos motivos descritos no título Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação 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)%

Custo Unitário sem Combustível ou Custo por Milha de Assento Disponível ("CASM-Ex"). No período atual, CASM-Ex exclui os seguintes itens diretamente relacionados ao impacto da COVID-19 e nossa resposta: encargos de reestruturação e reconhecimento da concessão do auxílio governamental, conforme discutido acima sob o título Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados. Ajustamos a venda de refinarias a terceiros pelo mesmo motivo descrito acima no título receita operacional e TRASM ajustados. Ajustamos a negociação da Delta Private Jets pelo mesmo motivo descrito acima sob o título Receita Antes dos Impostos (Prejuízo), Receita Líquida (Prejuízo) e Ganhos Diluídos (Prejuízo) por Ação ajustados. Também ajustamos o CASM para os itens a seguir para determinar o CASM-Ex pelos motivos descritos abaixo.

Combustível de aeronave e impostos relacionados. A volatilidade dos preços dos combustíveis impacta a comparabilidade do desempenho financeiro ano a ano. O ajuste para combustível de aeronave e impostos relacionados permite que os investidores entendam e analisem nossos custos não relacionados a combustível e o desempenho financeiro ano após ano.

Distribuição de lucros. Ajustamos a participação nos lucros porque esse ajuste permite que os investidores entendam e analisem melhor nosso desempenho em custos recorrentes e fornece uma comparação mais significativa de nossos custos operacionais básicos para o setor de aviação civil.

	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: Alocamos anteriormente certos custos (como taxas de pouso e outros alugueis, salários e custos relacionados e serviços contratados) para despesas de transportadoras regionais em nossa demonstração de resultados com base em estatísticas relevantes (como contagem de passageiros). A partir do primeiro trimestre de 2021, não estamos mais realizando essa alocação e reclassificamos os custos apresentados em períodos anteriores para alinhar com esta apresentação. Tal reclassificação reflete melhor a natureza e como a administração vê as despesas relacionadas às operadoras regionais. Os valores restantes em despesas com transportadoras regionais representam pagamentos às nossas transportadoras regionais referentes aos contratos de compra de capacidade e às despesas de nossa subsidiária regional integral, Endeavor Air, Inc.

As tabelas abaixo mostram apenas as despesas operacionais impactadas em 2020 e 2019. Essa reclassificação não tem influência nas despesas operacionais totais, que permanecem inalteradas.

	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