

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 Segundo Trimestre de 2021

No primeiro trimestre de 2021, a receita antes dos impostos GAAP foi de 776 milhões de dólares, com lucro por ação de 1,02 dólar sobre a receita total de 7,1 bilhões de dólares;

No primeiro trimestre de 2021, o prejuízo ajustado antes dos impostos foi de 881 milhões de dólares, com perda ajustada por ação de 1,07 dólar sobre a receita operacional ajustada de 6,3 bilhões de dólares;

Com um ambiente de demanda em melhoria, alcançamos um sólido lucro antes dos impostos no mês de junho e recentemente anunciamos a oportuna adição de sete aeronaves A350s e 29 737-900ER à nossa frota.

ATLANTA, 14 de julho de 2021 – A Delta Air Lines (NYSE:DAL) divulgou hoje os resultados financeiros do segundo trimestre de 2021, bem como suas perspectivas para o terceiro trimestre deste ano. Os destaques dos resultados do trimestre encerrado em junho, incluindo as métricas GAAP e ajustada, estão incorporados ao fim deste comunicado.

“Com os melhores funcionários e operações do setor e um ambiente de demanda acelerada, alcançamos marcos significativos no trimestre, incluindo um sólido lucro antes dos impostos no mês de junho e fluxo de caixa livre positivo no trimestre de junho, além de nosso pessoal e nossa marca terem sido reconhecidos com o primeiro lugar no *Estudo de Companhias Aéreas de 2021 da J.D. Power*”, disse o CEO da Delta, Ed Bastian. “Olhando para o futuro, estamos aproveitando o poder de nossa marca diferenciada e as resilientes vantagens competitivas para impulsionar a lucratividade sustentável no segundo semestre de 2021 e permitir a criação de valor a longo prazo”.

“As viagens de lazer domésticas estão totalmente recuperadas frente aos níveis de 2019 e há sinais encorajadores de melhoria tanto nas viagens de negócios como nas internacionais. Com a recuperação ganhando força, estamos fazendo investimentos para apoiar nossa operação líder do setor. Também estamos adquirindo aeronaves de forma oportuna e criando flexibilidade para acelerar nossa restauração de capacidade em 2022 e depois disso de uma maneira disciplinada pelo capital”, completou ele.

Resultados Financeiros do Segundo Trimestre

- O prejuízo ajustado antes dos impostos de 881 milhões de dólares exclui 1,5 bilhão de dólares de benefício relacionado à primeira e segunda extensões do programa de apoio à folha de pagamento (PSP2 e PSP3, respectivamente) e ajustes de marcação a mercado em nossos investimentos;
- A receita operacional ajustada de 6,3 bilhões de dólares, que exclui a venda de refinarias, caiu 49 por cento em uma capacidade vendável 39 por cento menor (ver Nota A) em relação ao segundo trimestre de 2019;
- A despesa operacional total, que inclui 1,5 bilhão de dólares de benefícios relacionados ao PSP2 e PSP3, diminuiu 4,1 bilhões de dólares em relação ao segundo trimestre de 2019. Ajustado para o benefício relacionado aos programas PSP e venda de refinarias a terceiros, a despesa operacional total diminuiu 3,3 bilhões de dólares, ou 32 por cento, no trimestre encerrado em junho de 2021 quando comparado ao mesmo período de 2019;

- Geração de 1,9 bilhão de dólares de fluxo de caixa operacional, 1,5 bilhão de dólares de fluxo de caixa livre e 195 milhões de dólares de fluxo de caixa livre, ajustado, no segundo trimestre;
- No final do trimestre encerrado em junho, a empresa tinha 17,8 bilhões de dólares 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 29,1 bilhões de dólares, com dívida líquida ajustada de 18,3 bilhões de dólares.

Perspectivas Para o Terceiro Trimestre de 2021

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

¹ Compared to September quarter 2019

² Non-GAAP measure

Ambiente de Receita

“Com a demanda por viagens aéreas acelerada e a crescente afinidade com os melhores produtos da categoria oferecidos pela Delta, a receita operacional ajustada no trimestre de junho melhorou 76 por cento em relação ao trimestre de março. O aumento do envolvimento do cliente é evidente pelos gastos com o cartão de crédito de marca conjunta com a American Express, que já excede os níveis de 2019, e pelo número recorde de novos clientes se inscrevendo para contas *SkyMiles* durante o mês de junho”, disse o presidente da Delta, Glen Hauenstein “Estou animado para ver esse impulso continuar no trimestre de setembro, à medida em que as viagens de negócios se recuperam e os mercados internacionais continuam a reabrir”.

“Temos a melhor rede nacional e global do setor, uma frota cada vez mais eficiente e simplificada, um produto descomoditizado, uma marca altamente valorizada e os melhores funcionários do segmento”, prosseguiu Hauenstein. “Combinado com nossa estrutura de custos mais eficiente, estamos no caminho para melhorar as margens pré-pandêmicas e gerar fluxo de caixa livre sustentável”.

A receita operacional ajustada de 6,3 bilhões de dólares no segundo trimestre melhorou 76 por cento em relação ao primeiro trimestre de 2021. Em comparação com o mesmo período de 2019, a receita operacional ajustada diminuiu 49 por cento, uma melhoria no nível de queda em relação à atualização de orientação da empresa em junho, que era de 50 a 52 por cento. A receita de passageiros caiu 53 por cento no trimestre de junho de 2021 em comparação com o trimestre de junho de 2019 em uma capacidade programada 32 por cento inferior e capacidade vendável 39 por cento menor, que incluiu o bloqueio do assento do meio até o mês de abril de 2021.

A receita total da unidade ajustada foi 45,4 por cento maior do que no primeiro trimestre de 2021, já que a receita operacional ajustada cresceu 76 por cento dentro de um aumento de 21 por cento na capacidade programada no mesmo período. Em comparação com o primeiro trimestre de 2021, os rendimentos do sistema melhoraram 4,8 por cento e as taxas de ocupação subiram 24 pontos.

Destaques Relacionados à Receita:

- **Curva de reserva normalizada conforme os clientes faziam planos de viagem futuros:** A média de vendas líquidas diárias, definida como passagens compradas menos passagens reembolsadas, dobrou em comparação com o primeiro trimestre e foi 20 por cento maior do que nossa previsão interna inicial. No mês de junho, nossas vendas líquidas médias por dia foram 70 por cento restauradas aos níveis de 2019 e ficaram

cerca de 10 pontos percentuais à frente da recuperação da receita, o que ocorreu conforme os clientes continuavam a fazer planos de viagens futuras.

- **As cabines *premium* tiveram desempenho superior ao da cabine principal, nas quais a demanda está mais forte:** A receita premium doméstica e latina de curta distância superou a recuperação da receita da cabine principal entre 5 e 10 pontos durante o trimestre. Espera-se que essa retomada seja refletida em todo o sistema, uma vez que a receita premium em outras esferas continua a melhorar com o retorno das viagens de negócios e internacionais em escala.
- **Ritmo acelerado na recuperação corporativa durante o trimestre:** Os volumes corporativos experimentaram uma melhora constante durante o trimestre, passando dos 20 por cento recuperados em março para 40 por cento recuperados em junho, impulsionados pelo aumento das taxas de vacinação, reabertura de escritórios e melhorias na demanda em importantes mercados de negócios, como Nova York e Boston.
- **A receita fora das passagens demonstrou resiliência:** A receita não advinda das passagens continuou a demonstrar resiliência, com a receita de carga crescendo 35 por cento em relação ao segundo trimestre de 2019, ao passo que a receita total de fidelidade caiu 30 por cento, uma melhoria de 17 por cento e 43 por cento em relação ao trimestre finalizado em março de 2021, respectivamente.
- **A remuneração da American Express voltou aos níveis de 2019 em junho:** A remuneração da American Express no trimestre foi recuperada em mais de 90 por cento em comparação aos níveis do segundo trimestre de 2019, uma vez que os gastos com o cartão de marca conjunta ultrapassaram os níveis de 2019, enquanto as aquisições do cartão foram quase totalmente restauradas. No mês de junho, a remuneração superou os níveis de 2019 e deve permanecer nesse patamar ou acima no segundo semestre.

Desempenho de Custo

“O desempenho de custos no primeiro semestre do ano foi forte, pois continuamos a restaurar os negócios de forma eficiente. No terceiro trimestre, espera-se que o CASM sem combustível fique entre 11 por cento e 14 por cento acima do mesmo período em 2019, já que o ambiente de demanda que segue significativamente melhorando está levando a algumas bem-vindas pressões de custo, com um aumento na reconstrução e nos gastos relacionados a vendas”, disse o codiretor executivo financeiro interino da Delta, Gary Chase. “À medida em que continuamos a alavancar a restauração de nossa rede, continuamos em um caminho para alcançar um CASM sem combustível abaixo dos níveis de 2019 no quarto trimestre”, disse ele.

No trimestre de junho, a despesa operacional ajustada total diminuiu 3,3 bilhões de dólares, excluindo 1,5 bilhão de dólares em benefícios do PSP2 e PSP3. O desempenho das despesas foi impulsionado por uma redução ajustada nos gastos com combustível da ordem de 811 milhões, ou 36 por cento, em relação ao trimestre de junho de 2019, uma diminuição de 34 por cento nas despesas com manutenção e custos menores relacionados à volume e receita. Os salários e encargos relacionados e a participação nos lucros de 2,3 bilhões de dólares sofreram um decréscimo de 31 por cento em comparação com o segundo trimestre de 2019.

A eficiência do combustível (ver Nota A) foi aprimorada em 7,1 por cento no segundo trimestre em relação ao mesmo período de 2019, com quase cinco pontos de melhoria obtidos como resultado de nossos esforços de renovação da frota, com a melhoria restante sendo de natureza temporária devido à redução do movimento nos aeroportos e menores taxas de ocupação. O preço ajustado do combustível de 2,12 dólares por galão aumentou 11,1 por cento em comparação com o primeiro trimestre 2021, o que é mais alto do que a orientação inicial de abril sobre o aumento dos preços de mercado e perdas na refinaria equivalente a 23 centavos de dólar por galão.

O CASM ajustado aumentou 0,5 por cento em comparação com o segundo trimestre de 2019. O CASM-Ex foi 9 por cento maior do que no segundo trimestre de 2019 em uma capacidade 32 por cento menor. A companhia viu quatro pontos de pressão do CASM-Ex relacionados às despesas de reconstrução, incluindo manutenção acelerada, treinamento e contratação para se preparar para os voos do verão de 2022. Além disso, a empresa decidiu recompensar nossos funcionários pela conquista do *J.D. Power Award* como a companhia aérea número 1 da América do Norte com passes de viagem, o que gerou 1,3 ponto de despesa CASM-Ex não monetária no trimestre. O CASM-Ex declinou 12,3 por cento sequencialmente pela alavancagem operacional, que contou com um aumento de 21 por cento

na capacidade programada e com economias advindas do crédito fiscal de retenção de funcionários e reduções de taxas de terceiros.

No segundo trimestre, as despesas não operacionais caíram 181 milhões em comparação com igual período de 2019, impulsionadas principalmente por ganhos de marcação a mercado em alguns de nossos investimentos, parcialmente compensados por despesas de juros mais altas.

Balanco, Caixa e Liquidez

“A melhoria do desempenho financeiro e uma forte posição de liquidez nos permitem usar o caixa no balanço patrimonial para reduzir a alavancagem e restaurar nossa flexibilidade financeira”, disse Chase. “O fortalecimento de nossa base financeira continua sendo uma das prioridades máximas da Delta, à medida em que nos posicionamos para o futuro e entregamos valor aos nossos proprietários”, completou ele.

No final do segundo trimestre, a empresa tinha dívida total e obrigações de arrendamento financeiro de 29,1 bilhões de dólares, com dívida líquida ajustada de 18,3 bilhões de dólares, o que significam 7,8 bilhões de dólares acima de dezembro de 2019. A dívida total da companhia tinha uma taxa média de juros ponderada de 4,3 por cento no fim do segundo trimestre. À parte os vencimentos e amortizações normais de quase 875 milhões de dólares, a empresa pagou antecipadamente aproximadamente 450 milhões de dólares em dívidas relacionadas a aeronaves durante o trimestre.

Conforme anunciado anteriormente, a Delta contribuiu voluntariamente com 1,5 bilhão de dólares em seus planos de pensão durante o trimestre. Ao fim do ano de 2021, a empresa espera que os planos sejam totalmente financiados com base na Lei de Proteção de Pensões (PPA, na sigla em inglês), que se remete aos termos incluídos na Lei do Plano de Resgate Americano de 2021, obtendo assim um financiamento GAAP de 90 por cento. Nesse nível de financiamento, espera-se que o retorno do investimento satisfaça os pagamentos de benefícios futuros que, acredita a empresa, eliminarão qualquer necessidade de contribuições materiais em dinheiro para os planos de pensão no futuro. Com os planos congelados para novos participantes, a Delta começou a reduzir o risco de investimento nos planos durante o trimestre para proteger o status financiado.

Desde outubro de 2020, a Delta reduziu suas obrigações financeiras em 11 bilhões de dólares, liberando 6 bilhões de dólares em garantias e gerando 500 milhões de dólares em pensões anualizadas e em economia com despesas de juros.

O caixa gerado pelas operações durante o trimestre foi de 1,9 bilhão de dólares, incluindo o benefício dos programas de apoio à folha de pagamento. O fluxo de caixa livre foi de 1,5 bilhão de dólares, com fluxo de caixa livre ajustado de 195 milhões de dólares no referido período. Com a demanda por viagens dos clientes retornando a uma taxa acelerada, a Responsabilidade por Tráfego Aéreo da empresa aumentou aproximadamente 1,5 bilhão de dólares entre os trimestres, alcançando 6,9 bilhões de dólares, aproximadamente 300 milhões de dólares a mais do que no segundo trimestre. Os créditos de viagens representam 35 por cento da Responsabilidade por Tráfego Aéreo e significam aproximadamente 5 por cento da média diária de reservas.

A Delta encerrou o trimestre de junho com 17,8 bilhões de dólares em liquidez, incluindo 2,6 bilhões de dólares em capacidade de crédito rotativo não sacada.

Aquisição de Aeronaves

A companhia anunciou recentemente que irá adicionar sete aeronaves A350 e 29 737-900ER usadas à sua frota. Isso se segue ao anúncio, em abril, de exercer a opção de compra de 25 aviões A321neo. Os A350 e 737-900ER entrarão em serviço nos próximos 24 meses, começando no verão de 2022 do Hemisfério Norte. Essas decisões de frota se alinham com a estratégia de renovação dos aviões da companhia e impulsionarão o aprimoramento dos custos unitários com a substituição de aeronaves mais antigas e menos eficientes. A empresa irá arrendar os sete A350 e adquirir os 29 737-900ERs, gerando um investimento adicional de aproximadamente 700 milhões de dólares no

segundo semestre deste ano. A Delta agora prevê um investimento bruto total de cerca de 3,2 bilhões de dólares no ano de 2021.

Outros Destaques do Segundo Trimestre

Cultura e Pessoas

- Primeiro lugar no *Estudo de Companhias Aéreas da América do Norte de 2021*, promovido pela J.D. Power para medir a satisfação do cliente, destacando o profissionalismo, cuidado e humanidade que o pessoal da Delta teve durante um dos períodos mais desafiadores para viagens aéreas na história moderna
- Homenageado pelo site de recrutamento Glassdoor nos Prêmios de Escolha dos Funcionários como um dos 10 principais CEOs de 2021, o CEO Ed Bastian recebeu um índice de aprovação de 97 por cento
- Reconhecida pelas instituições Disability:IN e Associação Americana de Pessoas com Deficiências como “Melhor Lugar para Trabalhar pela Inclusão de Portadores de Deficiência” pelo sexto ano consecutivo
- Para manter nossa prioridade máxima de proteger os funcionários, vacinamos, até 30 de junho de 2021, 72 por cento dos colaboradores, o que permitiu à empresa reabrir totalmente sua sede em junho
- Parceria com o Estado norte-americano da Geórgia para hospedar o maior local de vacinação contra COVID do Estado, apoiando os esforços de vacinação da região
- Aceleração do financiamento dos planos de pensão com 1,5 bilhão de dólares em contribuições voluntárias no segundo trimestre, que agora devem ser totalmente financiados com base no PPA até o final do ano
- Reconhecida como a doadora corporativa de sangue número 1 para a Cruz Vermelha norte-americana pelo quarto ano consecutivo
- Nomeada pelo quarto ano consecutivo para o *Civic 50*, uma iniciativa da associação Points of Light, que reconhece as 50 empresas mais comprometidas com a comunidade nos Estados Unidos.

Experiência do Cliente e Fidelidade

- Execução de uma operação líder do setor, ocupando o primeiro lugar entre nossos concorrentes em todas as principais métricas operacionais, incluindo fator de conclusão e desempenho no horário no mês de junho e em todo o ano até o momento
- Atingiu um recorde histórico de inscrições de novos associados SkyMiles no mês de junho, superando o recorde anterior, de julho de 2019. As novas aquisições de cartão de crédito de marca conjunta melhoraram mais de 75 por cento sequencialmente, sendo quase 90 por cento recuperadas aos níveis do segundo trimestre de 2019
- Reintrodução do serviço de comida e bebida a bordo, com os chefs Jon Shook e Vinny Dotolo, de Los Angeles, liderando o retorno de refeições frescas às cabines domésticas premium da Delta
- Anúncio da reabertura de toda a rede de salas VIP Sky Club da Delta em julho e a volta gradual das opções de pratos quentes de alta qualidade nesses *lounges*
- Inauguração do mais novo Delta Sky Club em Fort Lauderdale e abertura de um Pop-Up Delta Sky Club em Anchorage, no Alasca, para apoiar o aumento do serviço da Delta nesse mercado
- Continuidade da expansão e das melhorias nos principais *hubs*, incluindo Los Angeles (LAX) e Nova York-LaGuardia (LGA), onde novas sedes devem ser abertas no início de 2022
- Colocação em serviço do primeiro A321 equipado com a tecnologia Viasat, oferecendo conectividade de alta velocidade e qualidade de *streaming*, que foi a primeira de mais de 300 aeronaves planejadas para receber a instalação do sistema em 2021
- Anúncio de novas rotas em resposta ao aumento de demanda por viagens, incluindo:
 - Serviço direto para Dubrovnik desde Nova York-JFK, um mercado que anteriormente não era atendido pela Delta
 - Serviço direto para Seul a partir de Portland
 - Serviço direto entre Atenas e Atlanta
 - Serviço direto para Reykjavik desde Boston
- Anúncio do *Delta FlyReady*, uma solução digital de saúde desenvolvida para atender às exigências de entrada internacionais.

Meio Ambiente, Responsabilidade Social e Governança

- Melhoria de 7,1 por cento na eficiência de combustível no decorrer do trimestre de junho de 2021 em relação ao trimestre de junho de 2019
- Continuação dos avanços no processo de renovação da frota, o que impulsiona o aprimoramento da eficiência de combustível, com o anúncio de ontem, 13 de julho, referente à adição de 29 aeronaves 737-900ER e sete A350, juntamente com o exercício de 25 opções de compra de aviões A321neo anunciadas em abril de 2021
- Colaboração contínua com uma lista crescente de empresas de gestão de viagens e parceiros corporativos para comprar combustível de aviação sustentável, que é uma alavanca extremamente importante no programa *Flight to Net Zero* (Voo em Direção ao Impacto Zero, em tradução livre) da Delta
- Publicação do [Relatório ESG](#) inaugural da Delta em maio, que expande os Relatórios de Responsabilidade Corporativa emitidos no passado, divulgados de acordo com as diretrizes do Conselho de Padrões de Contabilidade de Sustentabilidade e com estrutura estabelecida pela Força-Tarefa sobre Divulgações Financeiras Relacionadas ao Clima
- Compromisso de relatar o progresso da Delta na meta anual de neutralidade de carbono das companhias aéreas, enquanto planeja avaliar de perto a estrutura da Iniciativa de Metas Baseadas na Ciência para a aviação
- Desenvolvimento de parcerias para ajudar a estimular a igualdade e responsabilidade com a expansão de uma colaboração com a Operation Hope para impulsionar sua iniciativa *One Million Black Business and Entrepreneur* (Um Milhão de Empreendedores e Negócios Negros, em tradução livre) e programas internos de bem-estar financeiro/alfabetização
- Aceitação do papel de liderança na cidade de Atlanta nos esforços gerais da coalizão *OneTen* para recrutar, contratar, treinar e promover 1 milhão de negros norte-americanos nos próximos 10 anos em empregos sustentáveis e com oportunidades de promoção
- Lançamento da experiência aprimorada de treinamento focado em inclusão com quase 51 000 funcionários, que concluíram pelo menos uma das quatro aulas do treinamento DEI

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

No trimestre encerrado em junho de 2021, os 1,1 bilhão de dólares restantes do PSP2 e os 356 milhões de dólares do PSP3 foram reconhecidos como uma contradespesa, que é refletida como “reconhecimento de subsídio do governo” nas Demonstrações Consolidadas de Operações. A previsão é de que os fundos restantes do PSP3 sejam reconhecidos no segundo semestre de 2021.

Resultados do Segundo Trimestre

Os resultados do trimestre de junho foram ajustados principalmente para o reconhecimento de subsídios do governo, ganhos não realizados em investimentos e venda de refinarias para terceiros, conforme descrito nas reconciliações na Nota B.

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

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

Sobre a Delta Air Lines Em um mundo que prospera por meio de conexões, ninguém conecta melhor o mundo do que a Delta Air Lines (NYSE: DAL). Impulsionada por seus colaboradores em todo o mundo, a Delta é a companhia aérea global dos Estados Unidos líder em segurança, inovação, confiabilidade e experiência do cliente. A Delta foi nomeada pela J.D. Power & Associados como a companhia aérea número 1 em seu Estudo de Satisfação na América do Norte de 2021, um reconhecimento de sua liderança ao longo da década no setor de companhias aéreas tanto em excelência operacional como pelo premiado atendimento ao cliente.

A Delta é uma empresa orientada por valores com a missão de conectar as pessoas e as culturas do globo, se esforçando para promover a compreensão em um mundo diverso. A Delta é a primeira companhia aérea comprometida a se tornar neutra em carbono em nível global, concentrando-se em reduções e remoções de carbono, engajamento das partes interessadas e formação de coalizões. A visão de longo prazo da Delta é a aviação de impacto zero: viagens aéreas que não causem danos ao meio ambiente, direta ou indiretamente, por meio de emissões de gases de efeito estufa, ruído, geração de resíduos ou outros impactos ambientais. Seu pessoal está comprometido com esses valores, ao mesmo tempo que lidera o caminho para garantir uma viagem segura, confiável e confortável.

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 promessa 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 em 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 e nosso Relatório Trimestral para o trimestre que terminou em 31 de março de 2021. 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				Six Months Ended			
	June 30,				June 30,			
	2021	2019	\$ Change	% Change	2021	2019	\$ Change	% Change
Operating Revenue:								
Passenger	\$ 5,339	\$ 11,368	\$ (6,029)	(53)%	\$ 8,087	\$ 20,622	\$ (12,535)	(61)%
Cargo	251	186	65	35 %	466	378	88	23 %
Other	1,536	982	554	56 %	2,723	2,008	715	36 %
Total operating revenue	7,126	12,536	(5,410)	(43)%	11,276	23,008	(11,732)	(51)%
Operating Expense:								
Salaries and related costs	2,328	2,847	(519)	(18)%	4,530	5,579	(1,049)	(19)%
Aircraft fuel and related taxes	1,487	2,291	(804)	(35)%	2,504	4,269	(1,765)	(41)%
Ancillary businesses and refinery	939	316	623	NM	1,645	667	978	NM
Contracted services	570	731	(161)	(22)%	1,089	1,440	(351)	(24)%
Depreciation and amortization	501	713	(212)	(30)%	993	1,328	(335)	(25)%
Landing fees and other rents	460	548	(88)	(16)%	953	1,072	(119)	(11)%
Regional carrier expense	403	542	(139)	(26)%	804	1,079	(275)	(25)%
Aircraft maintenance materials and outside repairs	287	434	(147)	(34)%	581	910	(329)	(36)%
Passenger commissions and other selling expenses	222	597	(375)	(63)%	332	1,071	(739)	(69)%
Passenger service	175	340	(165)	(49)%	294	628	(334)	(53)%
Aircraft rent	104	107	(3)	(3)%	208	209	(1)	— %
Restructuring charges	8	—	8	NM	(36)	—	(36)	NM
Government grant recognition	(1,504)	—	(1,504)	NM	(2,689)	—	(2,689)	NM
Profit sharing	—	518	(518)	(100)%	—	739	(739)	(100)%
Other	330	424	(94)	(22)%	650	869	(219)	(25)%
Total operating expense	6,310	10,408	(4,098)	(39)%	11,858	19,860	(8,002)	(40)%
Operating Income/(Loss)	816	2,128	(1,312)	(62)%	(582)	3,148	(3,730)	NM
Non-Operating Expense:								
Interest expense, net	(338)	(75)	(263)	NM	(700)	(158)	(542)	NM
Impairments and equity method losses	—	(17)	17	(100)%	(54)	(71)	17	(24)%
Gain/(Loss) on investments, net	211	(82)	293	NM	473	18	455	NM
Miscellaneous, net	87	(47)	134	NM	124	(84)	208	NM
Total non-operating expense, net	(40)	(221)	181	(82)%	(157)	(295)	138	(47)%
Income/(Loss) Before Income Taxes	776	1,907	(1,131)	(59)%	(739)	2,853	(3,592)	NM
Income Tax (Provision)/Benefit	(124)	(464)	340	(73)%	214	(680)	894	NM
Net Income/(Loss)	652	1,443	(791)	(55)%	\$ (525)	\$ 2,173	\$ (2,698)	NM
Basic Earnings/(Loss) Per Share	\$ 1.02	\$ 2.22			\$ (0.82)	\$ 3.30		
Diluted Earnings/(Loss) Per Share	\$ 1.02	\$ 2.21			\$ (0.82)	\$ 3.29		
Basic Weighted Average Shares Outstanding	637	650			636	658		
Diluted Weighted Average Shares Outstanding	642	652			636	660		

DELTA AIR LINES, INC.
Passenger Revenue
(Unaudited)

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

DELTA AIR LINES, INC.
Other Revenue
(Unaudited)

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

DELTA AIR LINES, INC.
Total Revenue
(Unaudited)

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

DELTA AIR LINES, INC.
Statistical Summary
(Unaudited)

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

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

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

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

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

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

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

Reconhecimento de subsídios governamentais. Reconhecemos 1,5 bilhão de dólares proveniente da extensão da concessão do primeiro programa de apoio à folha de pagamento como contradespesa durante o segundo trimestre de 2021. 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 a segunda metade de 2021.

Perda na extinção de dívidas. Esse ajuste relaciona-se ao cancelamento antecipado de uma parte de nossa dívida.

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

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

Receita Operacional ajustada e Receita Total por Milha de Assento 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 de aviação.

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

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

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

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

Fluxo de caixa livre e fluxo de caixa livre ajustado. Apresentamos fluxo de caixa livre e fluxo de caixa livre ajustado porque a administração acredita que essa métrica é útil para os investidores avaliarem a capacidade da empresa de gerar caixa que está disponível para o serviço da dívida ou iniciativas corporativas gerais. O fluxo de caixa livre ajustado também é usado internamente como um componente do programa de compensação de incentivos de 2021. O fluxo de caixa livre ajustado é definido como caixa líquido das atividades operacionais e caixa líquido das atividades de investimento ajustados 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, enquanto o fluxo de caixa livre, ajustado é ajustado para (iv) aquisições de aeronaves financiadas; (v) proventos da concessão do auxílio governamental; e (vi) outros encargos que não são representativos de nossas operações principais, como nosso fundo de pensão. Esses ajustes são feitos pelas seguintes razões:

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 das despesas de capital que são essenciais para nosso desempenho operacional nos períodos mostrados.

Aquisição de aeronaves financiadas. Isso ajusta o fluxo de caixa livre para refletir as entregas de aeronaves alugadas como despesas de capital. O ajuste é baseado no preço de compra contratual original ou valor justo.

Proventos dos subsídios do governo. Fluxos de caixa relacionados aos recursos de subsídios do governo estão relatados dentro das atividades operacionais nos resultados GAAP. Ajustamos o fluxo de caixa livre para esse item para melhor ilustrar o caixa de nossas operações principais.

Fundos de pensão. Os fluxos de caixa dos fundos de pensão são relatados nas atividades operacionais nos resultados GAAP. Ajustamos o fluxo de caixa livre para este item para melhor ilustrar o caixa de nossas operações principais.

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

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 o CASM consolidado ajustados.

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

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

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

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

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

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 o impacto da 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, fornecendo uma comparação mais significativa de nossos principais custos operacionais no setor de aviação civil.

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

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

Despesa com combustível ajustada e preço médio do combustível por galão ajustado. Ajustamos as despesas de combustível para ajustes de MTM e liquidações em hedges e o impacto da 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		
	June 30,	March 31,	June 30,	Three Months Ended		
	2021	2021	2019	June 30,	March 31	June 30,
				2021	2021	2019
Total fuel expense	\$ 1,487	\$ 1,017	\$ 2,291	\$ 2.16	\$ 1.87	\$ 2.08
MTM adjustments and settlements on hedges	(24)	23	(10)	(0.03)	0.04	(0.01)
Delta Private Jets adjustment	—	—	(8)	—	—	(0.01)
Total fuel expense, adjusted	\$ 1,463	\$ 1,040	\$ 2,274	\$ 2.12	\$ 1.91	\$ 2.07

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

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