Delta Air Lines

DAL · Revisión v3 · Análisis propio TLT

Fecha del informe: 23/10/2026

Precio de referencia / reference_price: 79.30 USD

Publicación en la web: 27/10/2026 · Revisión editorial: 26/10/2026 · Referencia del documento, no cotización actual.

Empresa:	8.20/10
Oportunidad:	6.80/10
NOTA FINAL:	7.30/10

ESPERAR

Riesgo: Alto

Delta conserva ventajas en hubs, fiabilidad, producto premium y fidelización. Eso favorece precios y relaciones corporativas, pero flota, personal, mantenimiento y financiación consumen caja durante el valle. A 79,30 USD prefiero esperar para nuevas entradas; una posición existente requiere contexto propio.

Horizonte de 5-10 años. Las tres notas son juicios separados; Nota Final no es una media. Fuentes, supuestos y límites se distinguen en el texto.

Negocio, novedades y caja

Delta conserva ventajas en hubs, fiabilidad, producto premium y fidelización. Eso favorece precios y relaciones corporativas, pero flota, personal, mantenimiento y financiación consumen caja durante el valle. A 79,30 USD prefiero esperar para nuevas entradas; una posición existente requiere contexto propio.

El informe mezcla bases. En Q3, 20.186 millones USD son ingresos GAAP y crecen aproximadamente 21%; el crecimiento de 16% y el margen de 9,4% corresponden a ingresos ajustados de 17.585 millones. BPA 1,15 USD es GAAP y 1,72 USD ajustado. No aplicar el margen ajustado a ventas GAAP. La tabla muestra beneficio operativo 1.457 millones frente a 1.454 millones corporativos: diferencia pequeña conservada sin fabricar conciliación. La caída GAAP incluye inversiones y ajustes; tampoco todo ajuste es caja recurrente.

La guía FY26 es BPA ajustado 5,10–5,60 USD y FCF corporativo cercano a 2.500 millones, ambos previsiones. Sobre capitalización indicativa de 51.900 millones del informe, esa caja representa aproximadamente 4,8% antes de dividendos y principal. El múltiplo propio es 14,2–15,5 veces la guía. La previsión de BPA 7,39 USD de 2027 daría 10,7 veces, pero exige recuperación y no es beneficio normalizado demostrado. A 12 veces el precio exige 6,61 USD de BPA; a 15 veces 5,29 USD. Son sensibilidades contemporáneas de exigencia del precio, no valores intrínsecos ni retornos esperados.

El FCF corporativo añade a CFO más inversión neta contribuciones de pensiones, proyectos aeroportuarios y participaciones estratégicas. Estas últimas pueden ser un coste del crecimiento: no repartir todo el FCF ajustado como excedente económico. Intereses, impuestos pagados y alquileres operativos en CFO no se restan dos veces. La remuneración Amex ya atraviesa ingresos/caja del grupo: sumarla al FCF duplicaría valor. La refinería amortigua parte del combustible sin eliminar el riesgo; sus ventas a terceros no son ingresos premium. El mantenimiento de flota y el coste de remuneración en acciones siguen siendo costes económicos; no se supone un ajuste SBC universal.

Revisión financiera aditiva: se reabrió la conciliación corporativa Q3. CFO 1.713 menos inversión neta 1.303 deja 410 millones USD antes de ajustes APM; la tabla añade 9 de aeropuertos y 45 estratégicos y muestra 463, con discrepancia de redondeo de 1 millón conservada. En nueve meses, 5.740 menos 4.078 deja 1.662 millones frente a FCF APM 1.900, que excluye 4 de pensiones, 83 de aeropuertos y 150 estratégicos. Es una comprobación útil: ese crecimiento adquirido/estratégico no es efectivo sin coste, aunque no todo pago aeroportuario sea recurrente. No normalizo 1.662 como anual. El puente de BPA separa ajuste de inversiones/hedges, impuesto y beneficio neto: no aplicar una tasa fiscal imaginada ni tratar el ajuste entero como dinero. Se mantienen Empresa 8,2, Oportunidad 6,8 y Final 7,3: los puentes refuerzan la cautela sobre caja libre sin negar la resistencia premium. Falta certificar obligaciones completas, no es una laguna de redondeo. No se han visto antecedentes de empresa; revisión interna del mismo sistema, sin aprobación financiera ni editorial. Fuente: conciliación corporativa del 9 de octubre.

Valoración y exigencias del precio

El balance de septiembre es una fotografía. Vencen a corto plazo 3.324 millones de deuda y arrendamientos financieros, además de alquileres operativos y compromisos de flota y laborales. La liquidez de 6.900 millones incluye 3.100 millones de líneas no dispuestas: no es toda caja propia. Un superávit actuarial citado en el PDF no es efectivo libre. Reducción de deuda, dividendos y crecimiento compiten; renovar vencimientos no crea caja. Quedan por certificar el calendario contractual íntegro y la sustitución de flota. No se presume amortización de todo principal ni refinanciación futura comprometida.

En 5–10 años fidelidad y premium pueden sostener reinversión rentable. La mejor objeción a esperar es que tarifas retenidas junto a menor combustible liberen más caja. Pero las tarifas también responden al combustible y al ciclo. United es comparable operativo más próximo que SkyWest, con contratos regionales distintos; los múltiplos del PDF no están homogeneizados por leases, refinería y perímetro. No uso la media de pares como valor objetivo.

Riesgos, contraargumentos y seguimiento

El supuesto decisivo es sostener margen después de reinversión. El favorable retiene ingreso premium y modera combustible; el adverso aislado mantiene combustible alto. El adverso conjunto une menor demanda, tarifas que ceden, costes laborales rígidos y refinanciación cara cuando siguen vencimientos y flota. No asigno probabilidades ni TIR sin flujos distribuibles fechados verificables. La evidencia no permite una zona exacta de compra.

Conclusión y justificación de las notas

Empresa 8,2 reconoce diferenciación y ejecución, limitada por capital y ciclo. Oportunidad 6,8 reconoce recuperación posible pero caja guiada modesta frente al precio y usos competitivos. Nota Final 7,3 es juicio independiente: negocio valioso y retorno/riesgo insuficiente para comprar, sin media ni penalización automática. Por qué podemos estar equivocados: fidelidad y tarifas podrían ser más duraderas. Qué dato cambiaría el juicio: varios periodos de caja tras flota, pensiones y remuneración, con deuda reconciliada y costes unitarios estabilizados. La parte menos respaldada es cuánto BPA/caja FY27–28 persiste después de renovar capacidad.

Comparación con la ficha anterior. Empresa/Oportunidad/Final: 7,70/6,50/7,00 → 8,20/6,80/7,30. Veredicto: ESPERAR / VIGILAR → ESPERAR. Referencia anterior: 78.10 USD · referencia del informe (15/10/2026); nueva: 79.3 USD del 2026-10-23. Se separan beneficio ajustado, caja después de inversión, deuda y obligaciones operativas del sector aéreo; la nueva entrada se evalúa al precio exacto del informe. Comparación de campos de la ficha anterior y metadatos de versión, no nueva lectura íntegra de todos sus PDF. Los periodos pueden solaparse; una fecha o juicio nuevo no demuestra un trimestre nuevo, un resultado predictivo ni rentabilidad obtenida. El juicio procede del audit nuevo y no se ajusta para reproducir las notas anteriores. Se conservan todas las versiones, punto cero, observaciones y tesis cerradas. La decisión de nueva entrada no ejecuta una salida ni inventa una posición personal.

Qué vigilamos

- Caja repetible tras inversión y obligaciones
- Deuda fechada y crecimiento financiado

Fuentes y alcance

pdf | Authorized extraction read in segments; all pages contact-sheet reviewed and p4 enlarged. Header, period, scale, table and chart checked. Footer thousands share scale conflicts with chart millions/billions; not certified by plausibility.

primary | Search extracts and partial HTML opening, relevant tables/reconciliations. Not full filing reading.

delta-reconciliation | Partial HTML opening lines 841–989, GAAP/APM tax, earnings and FCF reconciliations; search excerpts of dated balance sheet.

delta-news | Search result of 2026 company release index; no proof of exhaustive filing coverage through intraday cutoff.

Delta Air Lines

DAL · v3 · Report 23/10/2026 · Reference 79.30 USD

Company 8.20/10 | Opportunity 6.80/10 | Overall 7.30/10

WAIT

Risk: High

Delta has advantages in hubs, reliability, premium travel and loyalty. Fleet, labor, maintenance and financing still consume cash through a downturn. At $79.30 I would wait before a new entry; an existing holding needs individual context.

Business, developments and cash

Delta has advantages in hubs, reliability, premium travel and loyalty. Fleet, labor, maintenance and financing still consume cash through a downturn. At $79.30 I would wait before a new entry; an existing holding needs individual context.

The report mixes bases. Q3 GAAP revenue of $20.186 billion grew about 21%; 16% growth and the 9.4% margin belong to adjusted revenue of $17.585 billion. EPS is $1.15 GAAP or $1.72 adjusted. Applying the adjusted margin to GAAP sales is inconsistent. The PDF operating-profit figure differs slightly from the corporate release. Investment and refinery adjustments must be separated from repeatable earnings.

FY26 adjusted EPS guidance of $5.10–$5.60 and approximately $2.5 billion company FCF are forecasts. On indicative $51.9 billion capitalization the latter is about 4.8% before distributions and principal. The price implies 14.2–15.5 times guided EPS; 2027 consensus of $7.39 implies 10.7 times but requires recovery. A hypothetical 12 times multiple requires $6.61 EPS and 15 times $5.29. These illustrate price requirements without proving intrinsic value or expected returns.

Company FCF adds pension funding, airport items and strategic investments to operating plus net investing cash flow. Strategic investments can be real growth costs. Interest, cash tax and operating rents are not deducted twice. Amex remuneration is already within group economics, not extra FCF. The refinery partly cushions fuel costs. Fleet maintenance and share remuneration remain economic costs, without a universal SBC adjustment.

Additive financial review reopened the company reconciliation. Q3 operating cash less net investing cash is $410 million before APM adjustments. Displayed airport and strategic adjustments leave a $1 million rounding difference against company FCF; it is retained. Nine-month operating cash less net investing is $1.662 billion versus $1.900 billion APM FCF, excluding pension, airport and strategic items. This is not annual normalized cash. The EPS bridge separately treats investment/hedge adjustments and tax. Scores 8.2/6.8/7.3 and WAIT are maintained because additional cash detail strengthens caution without denying premium resilience. Full obligations remain material uncertainty. This is same-system review with approvals false. Corporate reconciliation.

Valuation and price expectations

September is a dated balance. Current debt and finance lease maturities of $3.324 billion sit beside operating leases, fleet and employee obligations. Liquidity includes undrawn facilities. An actuarial pension surplus is not freely distributable cash. Debt reduction, fleet renewal and dividends compete; refinancing is not new free cash. Complete contractual maturities and replacement spending remain unverified.

Premium and loyalty could support funded growth over 5–10 years. The strongest contrary case is durable fares combined with lower fuel. Pricing also responds to fuel and demand. United is closer operationally than regional contract carrier SkyWest; PDF peer ratios are not reconciled for leases, refinery and scope, so their average is no target.

Risks and monitoring

The decisive assumption is margin resilience after recurring investment. Favorable conditions retain premium revenue while fuel eases. Joint downside combines weak demand and fares, sticky labor cost and expensive refinancing while fleet and maturities need cash. No probabilities, IRR or precise entry zone are justified by the available evidence.

Conclusion and independent score judgments

Company 8.2 recognizes differentiation with capital and cycle constraints. Opportunity 6.8 reflects recovery potential but modest guided cash relative to price. Overall 7.3 independently favors waiting. Durable loyalty pricing could prove us wrong. Reconciled cash after fleet and pension obligations with stable unit costs would change the view. Sustainable FY27–28 earnings after capacity renewal are least supported.

Previous dated Company/Opportunity/Overall: 7.7/6.5/7; current: 8.2/6.8/7.3. The reference is 79.3 USD on 2026-10-23, not a verified market close. The new audit judgment is separate from previous scores; overlapping periods and a new reference do not establish a newly reported quarter or predictive success. Earlier versions, baseline and observations remain unchanged.

The original ProResearch is retained in the private case file; this PDF is TLT's own editorial analysis. Internal review by the same system is not an independent audit and does not guarantee returns. This is not personalized advice.